

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**CENTRO DE FORMAÇÃO EM RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES**

**ESTUDO DE REQUISITOS BÁSICOS PARA IMPLANTAÇÃO DE**  
**UM TERMINAL AEROPORTUÁRIO ACESSÍVEL AOS CADEIRANTES**

**ANDRÉA ALONSO DÓRIA MACEDO ROCHA**

**ORIENTADOR: JOSÉ AUGUSTO ABREU SÁ FORTES, (PhD)**

**MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO DA AVIAÇÃO CIVIL**

**PUBLICAÇÃO: E-TA-008A/2008**  
**BRASÍLIA/DF: AGOSTO/2008**

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**CENTRO DE FORMAÇÃO EM RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES**

**ESTUDO DE REQUISITOS BÁSICOS PARA IMPLANTAÇÃO DE  
UM TERMINAL AEROPORTUÁRIO ACESSÍVEL AOS CADEIRANTES**

**ANDRÉA ALONSO DÓRIA MACEDO ROCHA**

**MONOGRAFIA SUBMETIDA AO CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS  
HUMANOS DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA COMO PARTE DOS REQUISITOS  
NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE ESPECIALISTA.**

**APROVADA POR:**

---

**JOSÉ AUGUSTO ABREU SÁ FORTES, PhD (UnB)**  
**(ORIENTADOR)**

---

**ADYR DA SILVA, PhD (UnB)**  
**(Examinador)**

---

**RICARDO OLIVEIRA DE SOUZA, PhD (UnB)**  
**(Examinador)**

**BRASÍLIA/DF: 07 DE AGOSTO DE 2008**

## FICHA CATALOGRÁFICA

**ROCHA, ANDRÉA ALONSO DÓRIA MACEDO**

Estudo de Requisitos Básicos para Implantação de Um Terminal Aeroportuário Acessível aos Cadeirantes.

xiii, 65p., 297mm (CEFTRU/Unb, Especialista, Gestão da Aviação Civil,, 2008).

Monografia de Especialização - Universidade de Brasília, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes

1. Necessidades Especiais  
3. Cadeirantes

2. Acessibilidade em Aeroportos  
4 .Mobilidade Reduzida

I. CEFTRU (UnB)

II. Título (série)

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ROCHA, A. A. D. M (2008). Estudo de Requisitos Básicos para Implantação de Um Terminal Aeroportuário Acessível aos Cadeirantes, Monografia de Especialização, Publicação E-TA—008A/2008, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 65p.

## CESSÃO DE DIREITOS

NOME DO AUTOR: Andréa Alonso Doria Macedo Rocha

TÍTULO DA MONOGRAFIA: Estudo de Requisitos Básicos para Implantação de Um Terminal Aeroportuário Acessível aos Cadeirantes

GRAU / ANO: Especialista / 2008.

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta monografia de especialização e para emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta monografia de especialização pode ser reproduzida sem a autorização por escrito do autor.

---

**Andréa Alonso Dória Macedo Rocha**

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus por guiar os meus passos e me guardar de baixo das suas asas.

A minha preciosa família por todo amor, em especial aos meus pais, meus sogros e ao meu marido pelo carinho e apoio.

Aos amigos da turma do curso de especialização em Gestão da Aviação Civil.

À INFRAERO, pela oportunidade de participação no curso, contribuindo para a minha formação profissional.

Aos amigos da INFRAERO, sinceros agradecimentos pela ajuda em diversas ocasiões no decorrer do curso, principalmente a minha querida equipe, e a todos os que colaboraram na elaboração da monografia.

Ao professor Adyr da Silva, pela orientação acadêmica e por sua experiência, incentivando sempre o estudo, contribuindo e compartilhando seus conhecimentos.

Ao professor José Augusto, pela tranquilidade e paciência, conduzindo de maneira prática e objetiva a elaboração deste trabalho.

A todo o corpo docente envolvido no curso, pela excelência das informações a nós transmitidas.

Aos amores da minha vida Paulinho, Lucas e Paulinha.

## **RESUMO**

### **ESTUDO DE REQUISITOS BÁSICOS PARA IMPLANTAÇÃO DE UM TERMINAL AEROPORTUÁRIO ACESSÍVEL AOS CADEIRANTES**

No mundo moderno a palavra de ordem é acessibilidade. As pessoas com deficiência e mobilidade reduzida que utilizam cadeiras de rodas têm participado ativamente de todas as atividades profissionais e sociais. Os espaços públicos, em especial os aeroportos, devem estar preparados para funcionar de acordo com esses conceitos e receber esse público, permitindo que as pessoas que utilizam cadeiras de rodas possam se locomover com autonomia, independência e segurança. Tornar os aeroportos acessíveis, contribuindo para a melhoria do deslocamento das pessoas que utilizam cadeiras de rodas ou têm mobilidade reduzida é, antes de tudo, questão de cidadania. O presente trabalho tem como finalidade apresentar o estudo de requisitos básicos para implantação de um terminal acessível aos cadeirantes. A pesquisa envolveu: a conceituação sobre o tema, a evolução das relações entre pessoas com deficiência e a sociedade, o levantamento da população deficiente no Brasil, a legislação vigente e seu cumprimento, e as ações realizadas nos principais aeroportos do Brasil e do mundo, em especial no Aeroporto Internacional de Brasília.

**Palavras-Chaves:** Acessibilidade, Mobilidade, Cadeirantes e Terminais Aeroportuários

## **ABSTRACT**

### **STUDY OF BASIC REQUIREMENTS FOR IMPLEMENTATION OF AN AIRPORT TERMINAL ACCESSIBLE FOR WHEELCHAIR USERS**

Nowadays, the word of order is accessibility. People with disability and reduced mobility that use wheelchair have actively participated of all the social aspects. Public spaces, especially airports, must be prepared to receive such public, allowing them to move with autonomy, independence and security. To become accessible airports, contributing for the improvement of mobility of wheelchair users or people with reduced mobility, is, above it all, a question of citizenship. This work's purpose is to present the study of basic requirements for implementation of an accessible terminal to wheelchair users. Its research involved: the conceptualization on the subject, the evolution of relations between society and wheelchair users, the survey of disabled population in Brazil, the current law and its fulfillment, and the actions carried through in the main airports of Brazil and the world, especially in the International Airport of Brasilia.

**Keywords: Accessibility, Mobility, Wheelchair Users, Airport Terminals**

## SUMÁRIO

Capítulo		Página
1	INTRODUÇÃO	1
1.1	APRESENTAÇÃO	1
1.2	PROBLEMA	2
1.3	JUSTIFICATIVA	2
1.4	HIPÓTESE	3
1.5	OBETIVO	4
1.5.1	Objetivo Geral	4
1.5.2	Objetivo Específico	4
1.6	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	4
1.7	METODOLOGIA	5
1.8	ESTRUTURA DA MONOGRAFIA	6
2	CONCEITOS E FUNDAMENTOS	7
2.1	APRESENTAÇÃO	7
2.2	CONCEITOS E DEFINIÇÕES	7
2.3	ACESSIBILIDADE	9
2.4	MOBILIDADE	10
2.5	PESSOA COM MOBILIDADE REDUZIDA	11
2.6	DEFICIÊNCIA	12
2.7	CADEIRANTE	13
2.7.1	Cadeira de Rodas	14
3	PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS	16
3.1	APRESENTAÇÃO	16
3.2	AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIAS NO CONTEXTO HISTÓRICO	16
3.3	INCLUSÃO SOCIAL – O INÍCIO DE UM PROCESSO	19
3.4	PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO BRASIL	22
3.5	PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NA EUROPA E NOS ESTADOS UNIDOS	25

<b>4</b>	<b>LEGISLAÇÃO</b>	<b>27</b>
<b>4.1</b>	<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>27</b>
<b>4.2</b>	<b>LEGISLAÇÃO NACIONAL</b>	<b>27</b>
<b>4.2.1</b>	<b>Cronologia da Legislação e Ações de Acessibilidade</b>	<b>28</b>
<b>4.2.1.1</b>	<b>Lei nº 10.048 de 08 de Novembro de 2000</b>	<b>30</b>
<b>4.2.1.2</b>	<b>Lei nº 10.098 de 19 de Dezembro de 2000</b>	<b>31</b>
<b>4.2.1.3</b>	<b>Decreto 5.296 de 02 de Dezembro de 2004</b>	<b>31</b>
<b>4.2.1.4</b>	<b>Resolução 009/ANAC de 05 de Junho de 2007</b>	<b>33</b>
<b>4.3</b>	<b>LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL</b>	<b>34</b>
<b>5</b>	<b>TRANSPORTE AÉREO</b>	<b>37</b>
<b>5.1</b>	<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>37</b>
<b>5.2</b>	<b>O TRANSPORTE AÉREO E AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA</b>	<b>37</b>
<b>6</b>	<b>ACESSIBILIDADE</b>	<b>40</b>
<b>6.1</b>	<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>40</b>
<b>6.2</b>	<b>ACESSIBILIDADE EM ALGUNS AEROPORTOS DO MUNDO</b>	<b>40</b>
<b>6.2.1</b>	<b>Aeroporto de Bruxelas na Bélgica</b>	<b>42</b>
<b>6.2.2</b>	<b>Aeroporto Heathow em Londres/Inglaterra</b>	<b>43</b>
<b>6.2.3</b>	<b>Aeroporto Internacional Reno-Meno/Frankfurt</b>	<b>45</b>
<b>6.2.4</b>	<b>Aeroporto Charles de Goulle – Paris/França</b>	<b>47</b>
<b>6.2.5</b>	<b>Aeroporto Internacional de Dubai/Emirados Árabes</b>	<b>48</b>
<b>6.2.6</b>	<b>Aeroporto Internacional John F. Kennedy – New York/USA</b>	<b>49</b>
<b>6.3</b>	<b>ACESSIBILIDADE NOS AEROPORTOS DO BRASIL</b>	<b>49</b>
<b>6.3.1</b>	<b>Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>52</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSÃO</b>	<b>60</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS</b>	<b>63</b>

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela</b>		<b>Página</b>
<b>Tabela 3.1</b>	<b>Percentual de Pessoas Portadoras de Deficiência</b>	<b>23</b>
<b>Tabela 3.2</b>	<b>Proporção (%) de Pessoas Portadoras de Deficiência em Diversos Países, Por Fonte da Informação – 1986/2000</b>	<b>26</b>
<b>Tabela 4.1</b>	<b>Principais Aordagens Decreto 5.296/2004 e Campos de Aplicação</b>	<b>32</b>
<b>Tabela 6.1</b>	<b><i>Ranking</i> dos Trinta Aeroportos mais Movimentados Internacionalmente</b>	<b>41</b>

## **LISTA DE GRÁFICOS**

<b>Gráfico</b>		<b>Página</b>
<b>Gráfico 3.1</b>	<b>Porcentagem de Idosos</b>	<b>24</b>
<b>Gráfico 5.1</b>	<b>Evolução Movimentação de Aeronaves – INFRAERO - 2003 a 2007</b>	<b>39</b>
<b>Gráfico 5.2</b>	<b>Evolução Movimentação de Passageiros – INFRAERO – 2003 a 2007</b>	<b>39</b>

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura</b>		<b>Página</b>
<b>Figura 2.1</b>	<b>Símbolo Internacional de Acesso</b>	<b>9</b>
<b>Figura 2.2</b>	<b>Representação, Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, de Pessoas com Mobilidade Reduzida, Temporária ou Permanente</b>	<b>11</b>
<b>Figura 2.3</b>	<b>Cadeira de Rodas e Seus Componentes</b>	<b>14</b>
<b>Figura 2.4</b>	<b>Cadeira de Rodas e Suas Dimensões Referenciais de Acordo Com a ABNT 9050:2004</b>	<b>15</b>
<b>Figura 3.1</b>	<b>Mapeamento de Pessoas com Deficiência – Censo 2000</b>	<b>23</b>
<b>Figura 6.1</b>	<b>Ponto de Atendimento Especial</b>	<b>42</b>
<b>Figura 6.2</b>	<b>Estacionamento Aeroporto de Bruxelas</b>	<b>43</b>
<b>Figura 6.3</b>	<b>Telefones Acessíveis Aeroporto Heathrow</b>	<b>44</b>
<b>Figura 6.4 e 6.5</b>	<b>Telefones para Atendimento Especial - Aeroporto de Heathrow</b>	<b>44</b>
<b>Figura 6.6</b>	<b>Complexo Aeroportuário do Aeroporto de Frankfurt</b>	<b>45</b>
<b>Figura 6.7 e 6.8</b>	<b>Banheiros Adaptados Aeroporto de Frankfurt</b>	<b>46</b>
<b>Figura 6.9</b>	<b>Ônibus Acessível Aeroporto de Frankfurt</b>	<b>46</b>
<b>Figura 6.10 (a)</b>	<b>Ônibus Acessível – Aeroporto de Paris</b>	<b>47</b>
<b>Figura 6.10 (b)</b>	<b>Sinalização de Acesso aos Ônibus do Aeroporto de Paris</b>	<b>47</b>
<b>Figura 6.11</b>	<b>Dispositivo de Acionamento para Atendimento PcD – Estacionamento Aeroporto de Paris</b>	<b>48</b>
<b>Figura 6.12</b>	<b>Estacionamento Reservado para PcD do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>53</b>
<b>Figura 6.13</b>	<b>Travessia de Acesso do Estacionamento de Terminal de Passageiro do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>54</b>
<b>Figura 6.14</b>	<b>Parada de Ônibus do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>54</b>
<b>Figura 6.15</b>	<b>Vaga Específica para PcD ao Acesso de Embarque e Dsembarque do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>55</b>
<b>Figura 6.16</b>	<b>Elevador do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>55</b>
<b>Figura 6.17</b>	<b>Rampa Central de Acesso aos Portões de Embarque do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>56</b>
<b>Figura 6.18</b>	<b>Telefone Acessível do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>56</b>
<b>Figura 6.19</b>	<b>Banheiro Acessível do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>56</b>

<b>Figura 6.20</b>	<b>Bebedouro Acessível do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>57</b>
<b>Figura 6.21</b>	<b>Balcão de Check In das Companhias Aéreas do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>57</b>
<b>Figura 6.22</b>	<b>Balcão de Informações da INFRAERO do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>58</b>
<b>Figura 6.23</b>	<b>Elevador do Satélite Central do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>58</b>
<b>Figura 6.24</b>	<b>Ponte de Embarque/Desembarque do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>59</b>
<b>Figura 6.25</b>	<b>Ambulift do Aeroporto Internacional de Brasília</b>	<b>59</b>

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

<b>AERÓDROMO</b>	Toda área destinada a pousos e decolagens e movimentação de aeronaves
<b>AEROPORTO</b>	Todo aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas
<b>AMBULIFT</b>	Equipamento de acesso de deficientes em aeronaves
<b>ANAC</b>	Agência Nacional de Aviação Civil
<b>CBA</b>	Código Brasileiro de Aeronáutica
<b>CHECK-IN</b>	Checagem Inicial. Espaço destinado ao processamento de aceitação e despacho do passageiro e de sua(s) bagagem(ns), pela Empresa Aérea, ou pelo seu representante, para um determinado voo
<b>CORDE</b>	Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
<b>FINGERS</b>	Pontes de Embarque/Desembarque
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>INFRAERO</b>	Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária
<b>OMS</b>	Organização Mundial da Saúde
<b>ONU</b>	Organização das Nações Unidas
<b>OACI</b>	Organização Internacional de Aviação Civil
<b>SBBR</b>	Superintendência do Aeroporto Internacional de Brasília
<b>SBGL</b>	Superintendência do Aeroporto do Galeão
<b>SBGR</b>	Superintendência Regional Sudeste - Aeroporto de Guarulhos
<b>SBSP</b>	Superintendência do Aeroporto de Congonhas
<b>TECA</b>	Terminal de Logística de Carga
<b>T1</b>	Terminal I de Passageiros
<b>T2</b>	Terminal II de Passageiros

# **1 INTRODUÇÃO**

## **1.1 APRESENTAÇÃO**

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontam um contingente de 24 milhões de cidadãos brasileiros com algum tipo de deficiência. Significa dizer que três em cada 20 pessoas no Brasil são deficientes. E é importante lembrar que diversos tipos de deficiência tornam necessários, eventualmente ou a todo o momento, o uso da cadeira de rodas.

Esse grupo de cadeirantes, somado às pessoas não deficientes que fazem uso da cadeira de rodas em um determinado período (idosos, pessoas que sofreram acidentes, pessoas que passaram por cirurgias) constitui o total de usuários de cadeira de rodas na sociedade.

Assim como os demais cidadãos, os cadeirantes vêm utilizando o transporte aéreo com maior frequência, quer seja pelas tarifas promocionais estabelecidas pelas companhias aéreas ou pelas facilidades que este modal oferece, como a interligação de longas distâncias em um curto período de tempo.

Embora o Brasil possua um amplo arcabouço legal que garanta direitos às pessoas com deficiência, sendo, nesse quesito, apontado como exemplo para outros países, o preconceito e a falta de atenção aos cadeirantes em aeroportos ainda é grande e, muitas vezes, impede que essas pessoas tenham acesso ao que está estabelecido a todos os brasileiros na Constituição de 1988: o direito de ir e vir.

No cenário nacional, os principais aeroportos do país estão localizados nos Estados de São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro, por onde passaram durante o ano de 2007 cerca de 55 milhões de passageiros, representando a metade do movimento global (110 milhões de passageiros) nos 67 aeroportos administrados pela INFRAERO.

Para atender essa demanda é necessário que a infra-estrutura aeroportuária esteja adequada para a plena locomoção de seus usuários, independentemente de suas necessidades especiais, permitindo seu deslocamento completo, da origem ao destino desejado.

Este trabalho tem como objetivo apresentar o estudo de requisitos básicos para implantação de um aeroporto acessível.

## **1.2 PROBLEMA**

O transporte aéreo é considerado como um dos principais meios de transportes, principalmente pela rapidez, agilidade e segurança, levando centenas de milhões de pessoas a utilizarem os aeroportos, dentre as quais, os usuários de cadeira de rodas que costumam enfrentar os maiores problemas para se locomover em decorrência de sua estrutura física.

Dessa forma, torna-se necessário examinar cuidadosamente as questões sobre acessibilidade à infra-estrutura aeroportuária disponível para as pessoas que utilizam cadeira de rodas.

Sendo assim, a pesquisa visa responder a seguinte questão: **Como aumentar a mobilidade de cadeirantes nos terminais aeroportuários brasileiros, de modo a contribuir para a integração social e o pleno exercício dos direitos individuais?**

## **1.3 JUSTIFICATIVA**

Em 2004 a INFRAERO firmou parceria com a Secretaria Nacional de Direitos Humanos e iniciou o trabalho de adequação das instalações dos aeroportos, que administra, às necessidades das pessoas com deficiências. Esse foi o início de uma nova fase nos aeroportos, com o foco no respeito e na valorização da diversidade humana.

No ano de 2006 foi aprovada pela Diretoria Executiva da INFRAERO a Política de Acessibilidade e instituído o Comitê de Acessibilidade nos oito principais aeroportos do Brasil, dentre os quais o Aeroporto Internacional de Brasília.

A Política de Acessibilidade consiste em “promover as condições necessárias para assegurar acessibilidade aos portadores de necessidades especiais nos seus aeroportos”. Passou a ser difundida na empresa, incluída no Plano Empresarial, que é o documento onde constam as diretrizes da Diretoria Executiva e onde estão estabelecidos: a Missão, a Visão de futuro, os Princípios, as Políticas, os Objetivos e as Metas da Empresa.

Apesar de todo o esforço para tornar os aeroportos brasileiros acessíveis, verifica-se ainda a existência de barreiras arquitetônicas e atitudinais, impactando diretamente na locomoção e deslocamento das pessoas que utilizam cadeira de rodas.

Em uma sociedade consciente, todos os cidadãos devem ter os mesmos direitos, sendo sua obrigação eliminar todas as barreiras físicas, sistêmicas e atitudinais para que as pessoas, independentes de suas características físicas, possam ter acesso aos serviços, lugares, informações e bens necessários ao seu desenvolvimento pessoal, (Sasaki,1997).

Dessa forma, torna-se imprescindível realizar um estudo que apresente os requisitos básicos para implantação de um terminal acessível, com vistas à melhoria da mobilidade e acessibilidade dos cadeirantes.

#### **1.4 HIPÓTESE**

A legislação vigente estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (NBR 9050/1985; NBR 9050/1994, Decreto nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004 e Resolução 009 da ANAC de 05 de junho de 2007) e visa à adoção de ações que permitam a utilização das instalações dos terminais aeroportuários, com vistas a facilitar o deslocamento desses usuários nos aeroportos.

Das considerações acima, resulta a necessidade de adoção de duas hipóteses:

- √ Hipótese 1 – É possível obter o cumprimento da legislação vigente garantindo a acessibilidade e a mobilidade dos cadeirantes nos terminais aeroportuários.
- √ Hipótese 2 – É possível readequar os terminais aeroportuários com medidas adaptativas nas edificações e equipamentos permitindo que os cadeirantes se locomovam com autonomia e independência.

## **1.5 OBJETIVO**

### **1.5.1 Objetivo Geral**

O presente trabalho tem como objetivo principal pesquisar os requisitos básicos para a melhoria do fluxo de cadeirantes nos aeroportos.

### **1.5.2 Objetivos Específicos**

- Identificar as medidas a serem adotadas para obter o estrito cumprimento da legislação, garantindo o direito dos cadeirantes.
- Pesquisar como os aeroportos de outros países garantem acessibilidade aos cadeirantes.
- Verificar as ações necessárias para tornar o Aeroporto Internacional de Brasília acessível aos cadeirantes.

## **1.6 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA**

A fundamentação teórica para a realização da pesquisa teve como base a legislação nacional e internacional, documentos técnicos desenvolvidos pelo Ministério da Saúde, Ministério das Cidades e Secretarias de Estado, dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, da Organização Mundial da Saúde – OMS e da Organização das Nações Unidas – ONU, publicações técnicas da Organização Internacional de Aviação Civil – ICAO, relatórios da INFRAERO, dissertações de mestrados, além de livros, revistas e artigos.

A monografia está fundamentada em três conceitos básicos, apresentados seguir:

- o Pessoas com deficiências em especial aquelas que utilizam cadeiras de rodas – Cadeirantes: Decreto Nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004 e a Resolução Nº 009/ANAC, de 05 de junho de 2007, Norma Brasileira – NBR 9050:04, sites, revistas, cartilhas, dissertações, publicações técnicas da ICAO – Anexo 9, publicações do Ministério da Saúde e das cidades, livros específicos sobre o assunto, além de dados estatísticos da OMS, ONU e IBGE.

- Acessibilidade: Decreto Nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004, Lei Nº 10.048/2000 e Lei Nº 10.098/2000 além de sites, dissertações, relatórios internos da INFRAERO, publicações técnicas da ICAO – Anexo 9, publicações do Ministério das Cidades, Ministério da Saúde e dados estatísticos da OMS, ONU e IBGE.
- Terminais Aeroportuários: Publicações técnicas da ICAO, Relatórios da INFRAERO, dissertações, além de revistas especializadas e livros sobre o tema.

## **1.7 METODOLOGIA**

Inicialmente, foi realizada a revisão bibliográfica referente ao tema, na sequência pesquisa sobre a legislação, normas, regras e manuais contendo as intervenções que deverão favorecer as pessoas com deficiência, em especial, as relativas aos cadeirantes.

Um dos meios utilizados foi a internet para o acesso aos principais órgãos de planejamento e regulamentação aeroportuários e observação às experiências relativas à acessibilidade e mobilidade nos principais aeroportos internacionais. Posteriormente, consulta aos relatórios realizados nos principais aeroportos do Brasil, onde foram levantadas as intervenções físicas implementadas, em particular, no Aeroporto Internacional de Brasília.

O método de procedimento utilizado foi o comparativo, que, segundo Sílvia Matsuoka de Oliveira<sup>1</sup>, contribui para uma melhor compreensão do comportamento humano ao considerar o estudo das semelhanças e diferenças entre diversos tipos de grupos, sociedade ou povos. O método realiza comparações com a finalidade de verificar similitudes e explicar divergências, podendo ser usado tanto para comparações do presente ou passado, bem como em sociedades iguais ou em diferentes estágios de desenvolvimento.

A base bibliográfica – tanto nacional como internacional – pretendeu analisar e avaliar as atuais condições físicas e normativas para o fluxo de pessoas que utilizam cadeiras de rodas nos terminais aeroportuários e propor algumas intervenções para a melhoria da movimentação dos mesmos.

---

<sup>1</sup> Disponível em:  
[http://www.cesur.br/downloads/silvia/Contabeis/METODOS\\_ESPECIFICOS\\_DAS\\_CIENCIAS\\_SOCIAIS.ppt](http://www.cesur.br/downloads/silvia/Contabeis/METODOS_ESPECIFICOS_DAS_CIENCIAS_SOCIAIS.ppt).  
 Acessado em 27 de junho de 2008.

Com vistas a atingir o objetivo geral e específico e comprovar as hipóteses apresentadas, o trabalho foi desenvolvido em sete capítulos, conforme estrutura a seguir.

## **1.8 ESTRUTURA DA MONOGRAFIA**

Esta monografia está estruturada em sete capítulos, conforme descrito abaixo:

O capítulo 1 expõe o tema proposto, contendo a definição do problema, justificativa, hipótese, objetivo, metodologia e estrutura da monografia.

O capítulo 2 apresenta a terminologia, conceitos e definições relativos ao tema, incluindo acessibilidade, mobilidade, pessoa com mobilidade reduzida, deficiência e o cadeirante.

O capítulo 3 versa sobre as pessoas com deficiência, sendo apresentada a evolução da visão e do tratamento da sociedade em relação às pessoas com deficiência, discorre sobre a questão da inclusão social, apresentando os dados estatísticos da atualidade sobre essa população.

O capítulo 4 versa sobre a legislação vigente, que trata da acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Compõem esse capítulo a legislação nacional e a legislação internacional.

O capítulo 5 aborda o transporte aéreo e a relação com as pessoas com deficiência, apresentando o crescimento do movimento operacional nos aeroportos brasileiros.

O capítulo 6 versa sobre acessibilidade, apresentando os serviços disponíveis em alguns aeroportos do mundo e nos quatro maiores aeroportos do Brasil, sob o aspecto de infraestrutura e equipamentos e as necessidades de readequação, com foco no Aeroporto Internacional de Brasília.

E por fim a conclusão.

## 2 CONCEITOS E FUNDAMENTOS

### 2.1 APRESENTAÇÃO

A partir do momento que falamos ou escrevemos sobre uma perspectiva inclusiva dos diversos temas da humanidade, verifica-se que o uso da terminologia correta é primordial, principalmente, quando são abordados assuntos contaminados de preconceitos, como o das deficiências.

Cabe esclarecer ao público, aos profissionais e demais pessoas que integram esse universo, os termos corretos a serem utilizados, visando uma mudança de comportamento e atitude em relação às pessoas com deficiência.

### 2.2 CONCEITOS E DEFINIÇÕES

As pessoas com deficiência serão citadas neste trabalho como PcD, termo utilizado atualmente, para definir pessoas que possuem alguma deficiência como: física, mental, sensorial, orgânica e múltipla. Algumas leis e decretos utilizam em seus textos o termo Pessoas Portadoras de Necessidades Especiais, que será citado no trabalho como PNE e a pessoa que utiliza cadeira de rodas será mencionada como cadeirante.

Dessa forma, torna-se necessária a compreensão de alguns conceitos básicos, ligados à deficiência, para a integração e inserção dos diversos grupos de pessoas, conforme descrito abaixo:

**Acessível:** “espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação” (ABNT NBR 9050:04).

**Adaptado:** “espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características possam ser alteradas para que se torne acessível” (ABNT NBR 9050:04).

**Adequado:** “espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características foram originalmente planejadas para serem acessíveis” (ABNT NBR 9050:04).

**Autonomia:** “consiste na condição de domínio no ambiente físico-social, preservando ao máximo a privacidade e a dignidade da pessoa que a exerce” (Sasaki, 2008).

**Independência:** “é a faculdade de decidir sem depender de outras pessoas (membros da família ou profissionais especializados)” (Sasaki, 2008).

**Barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental:** “qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano” (ABNT NBR 9050:04).

**Desenho Universal:** “aquele que visa atender a maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população” (ABNT NBR 9050:04).

**Espaço Acessível:** “espaço que pode ser percebido e utilizado em sua totalidade por todas as pessoas, inclusive aquelas com mobilidade reduzida” (ABNT NBR 9050:04).

**Piso Tátil:** “piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual” (ABNT NBR 9050:04).

**Rampa:** “inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido do caminamento. Consideram-se rampas aquelas com declividade igual ou superior a 5%” (ABNT NBR 9050:04).

**Rota Acessível:** “trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, etc. A rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores, etc” (ABNT NBR 9050:04).

**Símbolos Internacionais:** O Símbolo Internacional de Acesso é utilizado para sinalizar as edificações, o mobiliário, os espaços e equipamentos, indicando os elementos acessíveis para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. São representados por pictogramas brancos, sobre fundo azul, ou branco com fundo preto (menos utilizado), conforme ilustra a figura 2.1:



**Figura 2.1 – Símbolo Internacional de Acesso**

Fonte – [www.crea-pr.org.br/crea2/html/assessoria\\_comunicacao/acessibilidade/simbolos](http://www.crea-pr.org.br/crea2/html/assessoria_comunicacao/acessibilidade/simbolos)

O símbolo internacional de acesso deve ser fixado em local visível ao público, sendo utilizado, principalmente, nos locais relacionados abaixo, quando acessíveis:

- Entradas
- Áreas e vagas de estacionamentos de veículos
- Áreas acessíveis de embarque / desembarque
- Sanitários
- Áreas de assistência para resgate, áreas de refúgio, saídas de emergência
- Áreas reservadas para pessoas em cadeiras de rodas
- Equipamentos exclusivos para o uso de pessoas com deficiência

**Terminal Aeroportuário:** Instalação aeroportuária com áreas destinadas a *check-in*, áreas para embarque e desembarque de passageiros, áreas comerciais (lojas, restaurantes, brinquedoteca, bancos, casas de câmbio, etc.) e estacionamento de carros. No caso de aeroportos internacionais, os terminais possuem área específica para alfândega além de locais para entretenimento.

## **2.3 ACESSIBILIDADE**

Derivada do latim *accessibile*, essa palavra significa poder chegar, obter ou possuir, sendo este termo utilizado nos diversos campos do conhecimento como: arquitetura, medicina, informática e nos transportes. A palavra acessibilidade oferece uma diversidade de interpretações dependendo do contexto técnico abordado.

Prover a acessibilidade para todos é um grande desafio, sendo necessária a eliminação das barreiras arquitetônicas, urbanísticas, das edificações, dos sistemas de transporte e das comunicações, oferecendo, assim, condições que possibilitem a utilização dos equipamentos e espaços com autonomia e segurança.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT NBR 9050/2004, define acessibilidade como: “Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, meio de comunicação, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida”.

Acessibilidade significa permitir a participação das pessoas com deficiências ou com mobilidade reduzida à condição de aproximação, com segurança e autonomia, não apenas nas atividades que incluem o uso de produtos, serviços e informação, mas na inclusão e extensão deste uso por todas as parcelas da população, com as mínimas restrições possíveis.

A palavra acessibilidade é um conceito moderno utilizado para tratar o tema da deficiência e das restrições à locomoção. Esse conceito vem sendo utilizado na qualificação de ambientes físicos, sistemas de transportes e meios de comunicação, visando obter a igualdade de oportunidades e participação plena das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

## **2.4 MOBILIDADE**

As pessoas estão constantemente em movimento se deslocando de um local para o outro, nesse sentido a mobilidade é o conjunto de possibilidades de deslocamento somado à utilização dos equipamentos adequados.

Nos terminais aeroportuários a movimentação e o deslocamento devem ser realizados pelo próprio indivíduo, em condições seguras e com total autonomia, sem depender de ninguém, mesmo que para isso seja necessária a utilização de objetos e aparelhos específicos, como uma cadeira de rodas.

Segundo Vasconcelos, 1996, “a mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens, corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas

necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas.”

## 2.5 PESSOA COM MOBILIDADE REDUZIDA

A Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT define a pessoa com mobilidade reduzida:

Aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante, entre outros. (NBR 9050: 2004).



**Figura 2.2 – Representação, Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, de Pessoas com Mobilidade Reduzida, Temporária ou Permanente**

**Fonte: Caderno 2 – Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Ministério das Cidades - pág.: 71.**

É importante ressaltar que a pessoa com limitação temporária ou permanente está sujeita ao uso de cadeira de rodas, compondo o grupo de possíveis cadeirantes.

## **2.6 DEFICIÊNCIA**

A definição apresentada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT NBR 9050/2004 para deficiência é: “redução, limitação ou inexistência das condições de percepção das características do ambiente ou de mobilidade e de utilização de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos, em caráter temporário ou permanente.”

A deficiência não é uma doença, mas pode ser causada por ela, assim como por acidentes, pela crescente deterioração das condições sócio-econômicas, por fatores orgânicos ou hereditários e por fatores genéticos. Ela pode ser evitada com medidas preventivas de natureza médica, psicológica e educacional.

As principais causas das deficiências são:

- Transtornos congênitos e perinatais (falta de assistência às mulheres na fase reprodutiva);
- Doenças transmissíveis e crônicas não-transmissíveis;
- Perturbações psiquiátricas;
- Abuso de álcool e drogas;
- Desnutrição;
- Traumas e lesões, decorrentes de acidentes de trânsito.

O Decreto Federal nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, Art 3º, considerou os seguintes conceitos:

I) Deficiência – toda perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano;

II) Deficiência permanente – aquela que ocorreu ou se estabilizou durante um período de tempo suficiente para não permitir recuperação ou ter probabilidade de que se altere, apesar de novos tratamentos.

O Decreto Federal nº 5.296/2004, estabelece 05 categorias de deficiência, conforme descrito no quadro abaixo:

<b>Física</b>	Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplicia, triparisia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.
<b>Auditiva</b>	Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500 Hz, 1.000 Hz, 2.000 Hz e 3.000 Hz.
<b>Visual</b>	Cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.
<b>Mental</b>	Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação; cuidado pessoal; habilidades sociais; utilização dos recursos da comunidade; saúde e segurança; habilidades acadêmicas; lazer; e trabalho.
<b>Múltipla</b>	Associação de duas ou mais deficiências.

## 2.7 CADEIRANTE

Esse é um termo comum, utilizado pelos usuários de cadeiras de rodas e ainda não consta nos dicionários da língua portuguesa. Cadeirante compreende então, toda e qualquer pessoa que precise fazer uso, temporário ou não, de uma cadeira de rodas para locomover-se.

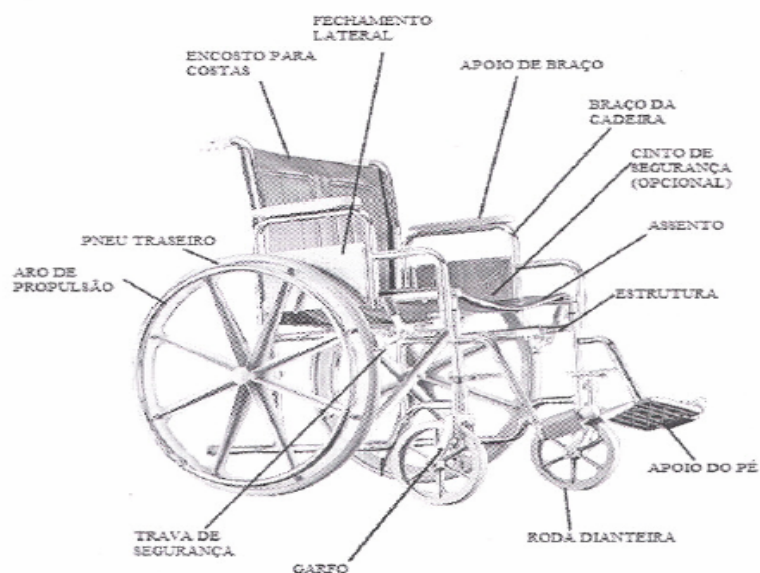
A pessoa que utiliza cadeira de rodas necessita de uma estrutura adequada para sua locomoção, pois esses equipamentos são limitados para transpor certos obstáculos, como desníveis de meio-fio, terrenos sinuosos, locais íngremes, entre outros.

### 2.7.1 Cadeira de rodas

Cadeira montada sobre rodas usada por indivíduos com dificuldade de locomoção; podendo ser movida manual ou eletronicamente pelo ocupante ou empurrada por alguém (Dicionário Houaiss, 2001).

A cadeira de rodas é a ponte para a autonomia. Esse equipamento é que permite ao cadeirante a liberdade de ir e vir, tornando-se a extensão do corpo da pessoa que a utiliza. Também é utilizada como símbolo utilizado para indicar acesso às pessoas com deficiência.

Pode-se verificar na figura 2.3, alguns itens básicos de uma cadeira de rodas.



**Figura 2.3 – Cadeira de Rodas e Seus Componentes**

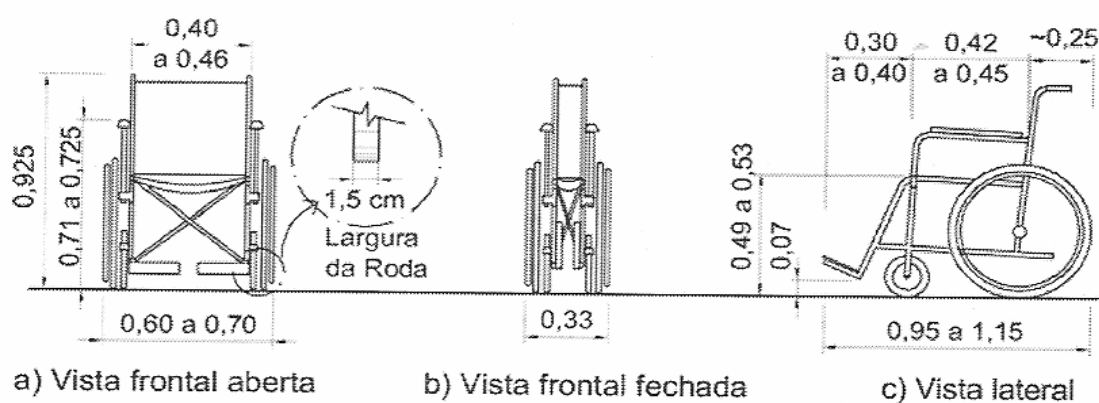
**Fonte: Pereira, 2007 apud Everest e Jennings, 2004.**

O desempenho de uma cadeira de rodas está diretamente ligado a eficácia em realizar as ações do dia-a-dia. Não existe um critério específico para avaliar seu desempenho, sendo assim, Rodrigues e Silva (apud, Pereira 2007) freqüentemente utilizam os seguintes:

- Resistência ao rolamento = depende da superfície do rolamento, do peso da soma entre a cadeira e seu ocupante, e, entre outros, do material utilizado para a confecção dos pneus.
- Controle e manobrabilidade = facilidade em manobrar uma cadeira de rodas ou rodar em torno do eixo de rotação.
- Facilidade de disposição e transporte = a dimensão da cadeira de rodas fechada e seu peso mínimo são decisivos para a facilidade de disposição e transporte.
- Segurança = principal aspecto a ser considerado para a escolha de uma cadeira de rodas.

Geralmente as estruturas das cadeiras de rodas são feitas de aço (baixo custo, fácil soldadura, porém suscetível a corrosão) e o alumínio (difícil soldadura e resistente à corrosão), em algumas situações são utilizadas ligas de titânio (mais leve que o aço, porém mais caro).

Segue abaixo os parâmetros antropométricos adotados pela ABNT 9050:2004 das dimensões referenciais para cadeira de rodas manuais ou motorizadas.



**Figura 2.4 – Cadeira de Rodas e Suas Dimensões Referenciais de Acordo Com a ABNT 9050:2004**

**Fonte: ABNT – 9050: 2004**

### **3 PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS**

#### **3.1 APRESENTAÇÃO**

Após a compreensão da terminologia e conceitos corretos utilizados pelas pessoas com deficiência, partimos para um novo panorama, onde inicialmente resgatamos no contexto mundial, a história das pessoas com deficiência. Este capítulo irá apresentar os aspectos relativos à evolução da sociedade no trato das pessoas com deficiências desde a antiguidade até os dias atuais, discorrendo sobre o processo de transição entre a integração e a inclusão social, apresentando o percentual atual da população que possui algum tipo de deficiência no Brasil, na Europa e nos Estados Unidos.

#### **3.2 AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO CONTEXTO HISTÓRICO**

Ao longo dos séculos, o tratamento da sociedade dispensado às pessoas com deficiência sofreu diversas mudanças. Essa afirmativa tem como base os estudos de Fonseca (1987), Kirk e Gallagher (1987), Silva (1987), e Rodrigues (1993), entre outros.

Dos tempos da Antiguidade Clássica, onde não eram considerados cidadãos, até os dias de hoje, as pessoas com deficiência obtiveram várias conquistas. Na verdade, pouco restou daquela época onde suas condições eram vistas como sub-humanas, o que à população justificava o abandono e mesmo, no caso de Esparta, a sua eliminação.

Na Grécia antiga, os sinais de crueldade eram terríveis, pois as crianças pertenciam ao Estado e eram examinadas ao nascer, sendo atiradas em abismos quando eram julgadas fracas ou disformes (Oliveira, 1981).

No Império Romano verifica-se que não existia nenhum tipo de conscientização a respeito do assunto, muito pelo contrário, a Lei das Doze Tábuas garantia ao patriarca das famílias o direito de matar os filhos que apresentassem alguma deficiência ou anomalia, sendo que os próprios filósofos que se destacavam por sua inteligência não davam importância ao tema.

O tratamento às pessoas com deficiência durante a Idade Média não se diferenciava muito ao do Império Romano, porém envolvia um misticismo sobre as pessoas que apresentavam alguma deficiência ou anomalia.

Neste mesmo período o autor Silva, 1987, aborda o tema da seguinte forma:

[...] durante muitos séculos da Idade Média, em muitas partes da Europa e do Oriente Médio, os casos de doenças e de deformações das mais diversas naturezas ou causas passaram aos poucos a receber mais atenção [...].

Historicamente, as pessoas tidas como portadores de necessidades especiais quase sempre apresentavam capacidade para trabalhar, porém a própria sociedade as excluía dessas atividades, sendo um problema cultural e não uma ausência de habilidade.

No século IX os portadores de necessidades especiais exerciam algumas profissões no Japão, consideradas atividades de diversão, como bobos da corte e no caso dos deficientes visuais, a profissão de massagista (Alves, 1982).

Com o avanço da ciência, após o século XVII, a humanidade passou a ter uma visão mais humanística sobre esse tema, entendendo que as deficiências físicas não tinham relação com o sobrenatural, mas, com questões patológicas, permitindo a partir de então a inclusão dessas pessoas no convívio social.

Na Idade Moderna a evolução do ser humano como sociedade proporcionou uma nova forma de ver essas pessoas, considerando, principalmente, os laços afetivos de família, sendo outro fator relevante os aspectos jurídicos e as invenções que passam a fortalecer e a minimizar esse conflito, como, por exemplo, a construção da primeira cadeira de rodas, que era uma espécie de triciclo, feita em 1650 pelo alemão Stephen Farfler, cujas pernas foram amputadas.

Ainda no século XIX, são registrados outros inventos como as bengalas ou bastões de apoio, botas ortopédicas e palmilhas.

Nesse mesmo período, diversas instituições e organismos passam a focar o portador de necessidade especial, como o *Relief of Ruptured and Crippled* atual *New York Hospital for*

*Special Surgery*, sendo considerado um dos melhores do mundo. Em 1872, na Dinamarca é fundada a *Society and Home for Cripples* – Sociedade e Lar para Defeituosos e, em 1885, na Alemanha é criada uma escola de ofício para crianças deficientes (Alves, 1992).

No Brasil, a atenção aos deficientes teve como origem o caráter de atendimento elementar, nas áreas da educação e saúde, implementadas em instituições filantrópicas, passando para o atendimento de reabilitação, sem desenvolver uma atitude de integração, mantendo uma característica assistencialista. Foram criados o Instituto dos Meninos Cegos e o Instituto dos Surdos-Mudos no Rio de Janeiro, que era a capital do país na época.

O conceito relativo a essa população tem evoluído com o passar dos anos, acompanhando as mudanças da sociedade. No século XX, o marco dessa evolução é a década de 60, quando teve início o processo de formulação de um conceito de deficiência, no qual é verificada a relação entre as limitações das pessoas com deficiência, as estruturas existentes nos diversos ambientes e a atitude da população em relação à questão.

Em 1975, a Organização das Nações Unidas – ONU proclamou a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes – DDPD, enfatizando os direitos civis e políticos, definindo e quantificando as deficiências, ressaltando as questões voltadas para igualdade, conforme descrito no artigo 3º e no artigo 8º:

As pessoas deficientes têm o direito inerente de respeito por sua dignidade humana. As pessoas deficientes qualquer que seja a origem, natureza e gravidade de suas deficiências, têm os mesmos direitos fundamentais que seus concidadãos da mesma idade, o que implica, antes de tudo, o direito de desfrutar uma vida decente, tão normal e plena quanto possível (DDPD Art.3º).

As pessoas deficientes têm o direito de ter suas necessidades especiais levadas em consideração em todos os estágios de planejamento econômico e social (DDPD Art. 8º).

Outro marco importante foi o ano de 1981 quando foi proclamado o Ano Internacional das Pessoas Portadoras de Deficiência (*International Year for Disabled Persons*), momento em

que se desenvolveu de forma efetiva a conscientização sobre o assunto, que abrange mundialmente mais de meio bilhão de pessoas (Mazzilli, 2005).

A sociedade passa a ter consciência da necessidade de integração e inclusão das pessoas portadoras de deficiência.

Na década de 50, observa-se a prática da reintegração de adultos reabilitados, na própria família, no mercado de trabalho e na comunidade em geral. Profissionais de reabilitação constataavam que a citada prática era dificultada e até impedida pela existência de barreiras arquitetônicas nos espaços urbanos, nos edifícios e residências e nos meios de transporte coletivo. Surgia assim a fase da integração, que duraria cerca de 40 anos até ser substituída gradativamente pela fase da inclusão, conforme abordado no próximo item.

### **3.3 INCLUSÃO SOCIAL, O INÍCIO DE UM PROCESSO**

O período entre o final do século XX e o início do século XXI é marcado pela inclusão.

Em meados do século XX (1950) observa-se um movimento que tende a aceitar as pessoas com deficiência e a integrá-las tanto quanto possível à sociedade.

Segundo Pereira (1980), este movimento tem início nos países escandinavos, mais precisamente na Dinamarca, em 1959, quando foram questionadas as práticas sociais e escolares de segregação, assim como as atividades sociais em relação às pessoas com deficiência intelectual. Então, o país adotou como medida para inverter esta situação a promulgação do novo Ato Legal, que colocava como objetivo final de todo serviço de Educação Especial a necessidade de criar para as pessoas com deficiências condições semelhantes o tanto quanto possível às condições normais da sociedade em que vive.

Este foi o subsídio legal e filosófico do princípio de normalização, tendo posteriormente tomado corpo em nível universal e expandido do âmbito restrito à pessoa portadora de deficiência mental a todas as pessoas que apresentam necessidades especiais. Como nos revela Mantoan (1988 b, p. 5): “a normalização visa tornar acessíveis às pessoas socialmente desvalorizadas condições e modelos de vida análogos aos que são disponíveis de um modo geral ao conjunto de pessoas de um dado meio ou sociedade”.

À luz deste princípio, novos conhecimentos foram surgindo e o conceito de excepcional, estático e permanente deu lugar a uma visão mais dinâmica e humanística destes indivíduos, que passaram a ser reconhecidos, pelo menos no plano das idéias, como pessoas com direitos e deveres iguais aos demais seres humanos, devendo ser oferecidas as mesmas condições dadas àqueles, no que se refere ao acesso aos bens culturais e materiais produzidos historicamente pela humanidade.

A integração dos PNE é uma das mais importantes conseqüências do princípio de normalização.

A proposta de integração teve como objetivo acabar com a exclusão social a que as pessoas deficientes foram submetidas durante séculos, sendo impossibilitadas de trabalhar, ficando à margem da sociedade caso apresentassem alguma deficiência (Sassaki, 1997).

Esse processo visa o exercício da cidadania, onde a sociedade se adapta para incluir a pessoa com deficiência, sendo capaz de atender às necessidades de todos os seus membros e oferecer as mesmas oportunidades.

Cabe, portanto, à sociedade eliminar todas as barreiras físicas, programáticas e atitudinais para que os PNE possam ter acesso aos serviços, lugares, informações e bens necessários ao seu desenvolvimento pessoal, social, educacional e profissional. Segundo Moreira (2006), a inclusão social é a ação de proporcionar às pessoas que são social e economicamente excluídas o acesso aos bens materiais, educacionais, culturais, etc.

Portanto, a inclusão social é um processo que contribui para a construção de um novo tipo de sociedade através de pequenas e grandes transformações, nos ambientes físicos (espaços internos e externos, equipamentos, aparelhos e utensílios, mobiliários e meios de transportes) e na mentalidade de todas as pessoas, deficientes ou não.

À luz deste processo, as instituições são desafiadas a serem capazes de criar programas e serviços internamente e / ou de buscá-los em entidades comuns da comunidade para melhor atenderem os PNE.

Todavia, ainda é preciso esclarecer que no final do século passado vivemos a fase de transição entre a integração e a inclusão, na qual esses dois termos são muitas vezes utilizados como sinônimos, outras com significados distintos, sendo um dos significados da palavra integração a “inserção da pessoa deficiente preparada para conviver na sociedade e a inclusão significando modificação da sociedade como pré-requisito para a pessoa com necessidades especiais buscar seu desenvolvimento e exercer a cidadania” (Sassaki, 1997).

A Declaração de Salamanca, publicada em 1994, foi o primeiro documento internacional que abordou o conceito de inclusão, colaborando para o melhor entendimento deste processo, sendo um instrumento importante na orientação político-educacional (Sassaki, 1997).

Os processos de integração e de inclusão não são incompatíveis, uma vez que ambos têm como objetivo inserir a PcD na sociedade.

A inclusão social de indivíduos portadores de necessidades especiais, como: física, auditiva, visual e mental, gera uma interação com a sociedade, permitindo o direito ao emprego e o ingresso na educação.

Hoje em dia os avanços científicos e tecnológicos muito contribuem para a cura ou a diminuição do grau de deficiência. Vivemos um momento em que a maioria da população tem acesso à informação, o que permite a multiplicação do conhecimento.

Desta forma, espera-se que esse avanço contribua não só com a criação de leis e normas, que garantam direitos às PcDs, mas que as pessoas tenham uma mentalidade mais aberta para tratar as diferenças, construindo uma sociedade mais justa.

Quando falamos em sociedade mais justa, ressaltamos a questão da utilização do transporte, onde o indivíduo possa se locomover com autonomia, independente do meio que pretenda utilizar. Para que isto aconteça torna-se necessária a adequação e adaptação dos modais para este fim, com transformações em suas infra-estruturas, adequação da sinalização, disponibilização de equipamentos e meios de informação eficientes; situação que proporcionará a todos direitos iguais de locomoção.

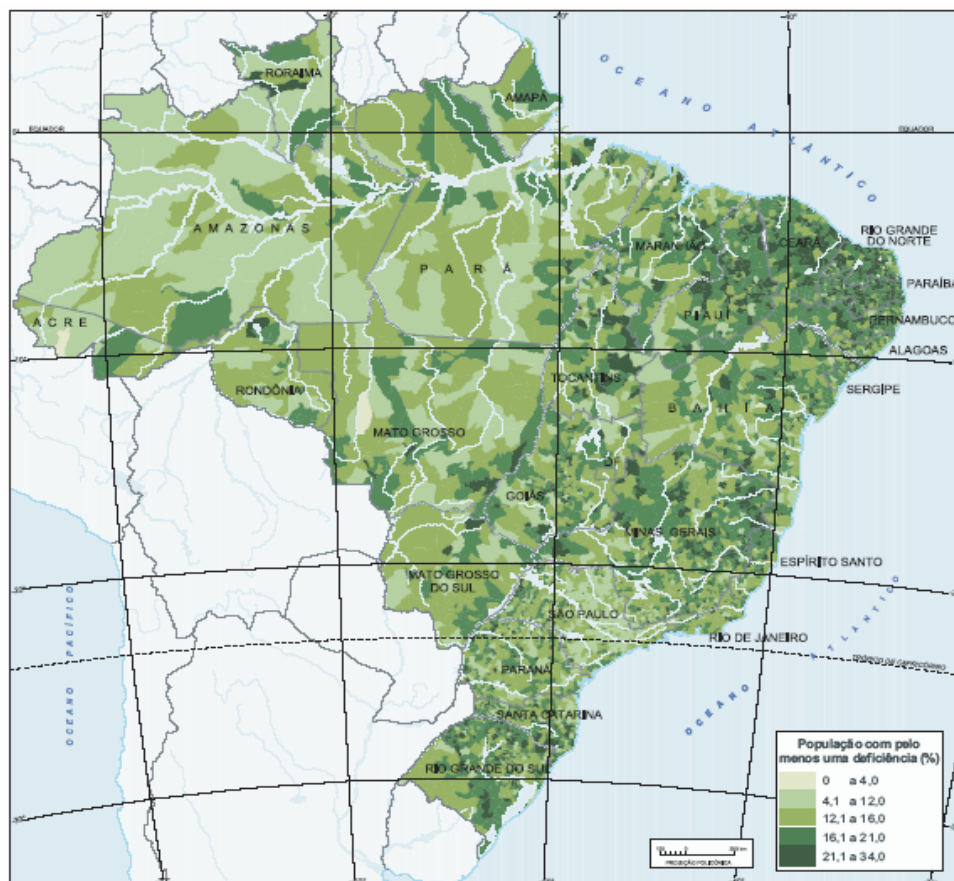
A inclusão deve acontecer de forma ampla, abrangendo todos os aspectos da vida contemporânea, destacando-se nesse contexto o transporte aéreo, considerado o mais seguro e mais rápido transporte de pessoas e cargas de alto valor.

Atualmente milhões de pessoas utilizam os terminais aeroportuários em todo o mundo, esse é um fator relevante para o desenvolvimento e, sem dúvida, para a inclusão das PcD.

### **3.4 PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO BRASIL**

Os dados sobre deficiências no Brasil indicam que, até a última década do século XX, o país não possuía informações sobre essa população. Utilizava-se como referência para estudos, pesquisas e projetos, a estimativa da OMS que tem como premissa que países que vivem em tempo de paz possuem uma população com 10% de deficientes.

O Censo Brasileiro de 2000 pela primeira vez pesquisou sobre pessoas com deficiência, constatando que 14,5% da população do país possuem algum tipo de deficiência, sendo a região de maior proporção o Nordeste, com 16,8% e a menor na região Sudeste 13,1%, conforme demonstrado na figura 3.1. Desse total, 80% vivem na zona urbana e 61,48% de sua renda é proveniente de seu próprio trabalho.



**Figura 3.1 – Mapeamento de Pessoas com Deficiência – Censo 2000**

**Fonte: Malha municipal digital do Brasil: situação em 1997. Rio de Janeiro: IBGE, 1999. 1 CD-ROM; IBGE, Censo Demográfico 2000.**

Esse percentual de 14,5% da população equivale a 24,5 milhões de pessoas, sendo:

**Tabela 3.1 – Percentual de Pessoas Portadoras de Deficiência**

<b>Deficiência</b>	<b>% População</b>
Visual	48 %
Motora	23%
Auditiva	16%
Mental (Intelectual)	9%
Física	4%

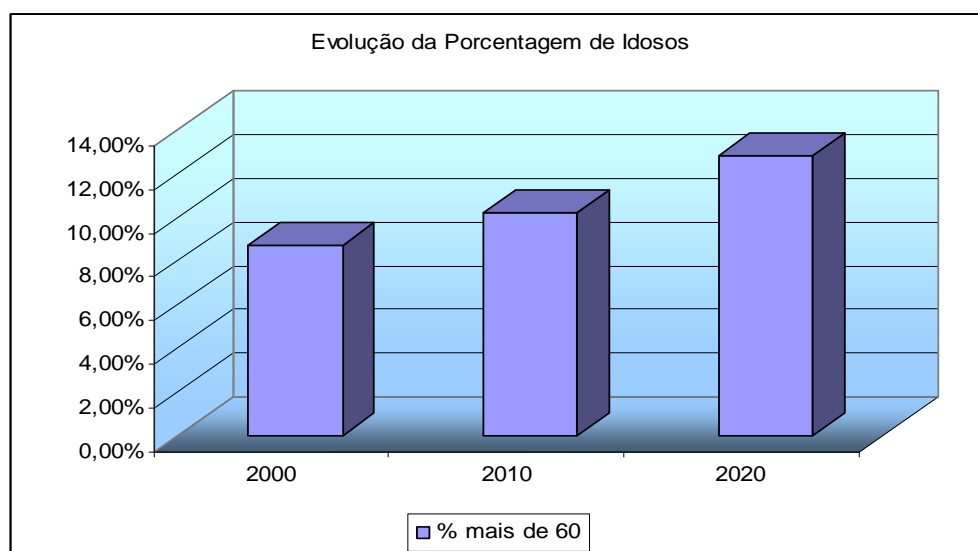
**Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000**

No Brasil, o total de pessoas com pelo menos alguma dificuldade de caminhar ou subir escadas corresponde a 7.939.784, equivalente a 4,67 % da população. Sendo que, as pessoas com tetraplegia, paraplegia, hemiplegia permanente, falta de membro ou parte dele correspondem a 1.416.060, equivalente a 0,83 % da população. O que representa um total de 9.355.844 possíveis cadeirantes no país, equivalente a 5,50% da população.

As causas das deficiências variam no mundo inteiro e o mesmo ocorre com a predominância e as consequências. Essas variações são o resultado das diferentes condições sócio-econômicas e das diferentes disposições que cada sociedade adota para assegurar o bem-estar de seus membros.

Outro fator relevante apontado na pesquisa é a expectativa de vida do brasileiro, demonstrando crescimento significativo na porcentagem de idosos para os próximos 20 anos, conforme demonstrado no gráfico 3.1

**Gráfico 3.1 – Porcentagem de Idosos**



Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000

De acordo com o gráfico acima, aproximadamente 14 milhões de brasileiros possuem mais de 60 anos, o que corresponde a 8% da população.

Mais da metade das pessoas com 60 anos ou mais declararam ser portadoras de alguma deficiência ou incapacidade. O crescimento da proporção se verifica com a idade, e é

consequência do aumento das limitações no exercício das atividades, decorrente do envelhecimento.

Com o passar dos anos, as causas das deficiências estão cada vez mais relacionadas a males crônico-degenerativos, como hipertensão arterial, diabetes, infarto, osteoporose, entre outros, onde, dependendo do caso, as pessoas passam a ter problemas de locomoção, tendo que se movimentar com a ajuda de próteses, cadeiras de rodas ou outros aparelhos auxiliares.

No Brasil, um terço dos idosos continuam no mercado de trabalho, constituindo um novo perfil de consumidor. O governo e os diversos segmentos do turismo têm investido nesse público, estimulando, desta forma, a utilização do modal aéreo.

### **3.5 PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NA EUROPA E NOS ESTADOS UNIDOS**

A longo prazo, a União Européia tem como objetivo a igualdade de oportunidades para pessoas portadoras de deficiência, visando o exercício do direito à dignidade, igualdade de tratamento, vida autônoma e participação na sociedade e na economia.

Segundo a Eurostat, na União Européia existem 43 milhões de pessoas com deficiência e 77 milhões de pessoas idosas. Um total de 10% da população européia integra o grupo de cidadãos com necessidades especiais. Com o envelhecimento da população, estima-se que em 2030, o número de pessoas com deficiência ascenda a 136 milhões. Essa parcela da população representa uma parte econômica significativa, uma vez que uma boa parte desse grupo possui capacidade laborativa.

Nos Estados Unidos, de acordo com o Censo de 2000, as pessoas com deficiência representam 19,30% da população, conforme tabela 3.2. Estudos da *Open Doors Organization* – janeiro/2003, apontaram que a população adulta com algum tipo de deficiência gasta anualmente aproximadamente 13,6 bilhões de dólares com viagens. Nos últimos dois anos, 69% dessa população viajou pelo menos uma vez durante o ano, o que representa mais de 21 milhões de pessoas utilizando o transporte aéreo, tanto para negócios como para o turismo e lazer. Esse público já viajou para outros países pelo menos uma vez na vida.

**Tabela 3.2 - Proporção (%) de Pessoas Portadoras de Deficiência em Diversos Países,  
Por Fonte da Informação – 1986/2000**

<b>País</b>	<b>Ano</b>	<b>%</b>	<b>Da população Fonte</b>
Nova Zelândia	1996	20,00	Pesquisa por Amostra
Estados Unidos	2000	19,39	Censo
Austrália	1993	18,00	Pesquisa por Amostra
Uruguai	1992	16,00	Pesquisa por Amostra
Canadá	1991	15,50	Pesquisa por Amostra
Espanha	1986	15,00	Pesquisa por Amostra
Brasil	2000	14,50	Censo
Áustria	1986	14,40	Pesquisa por Amostra
Inglaterra	1991	12,20	Censo
Suécia	1988	12,10	Pesquisa por Amostra
Holanda	1986	11,60	Pesquisa por Amostra
Polônia	1988	9,90	Censo
Alemanha	1992	8,40	Pesquisa por Amostra
China	1987	5,00	Pesquisa por Amostra
Itália	1994	5,00	Pesquisa por Amostra
México	2000	2,31	Censo
Chile	1992	2,20	Censo
Colômbia	1993	1,80	Censo

**Fonte: United Nations Statistics Division; IBGE (Brasil); Bureau of the Census (USA); INEGI (México); Statistics New Zealand e INE (Espanha).**

Nota: A variação apresentada nos indicadores é resultado dos diferentes conceitos utilizados na investigação do tema pelos diversos países.

## **4            LEGISLAÇÃO**

### **4.1          APRESENTAÇÃO**

Em consonância com a evolução da sociedade no trato das questões relativas às pessoas com deficiências, constata-se a necessidade da defesa dos direitos dessa população.

Toda pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida tem seus direitos assegurados pelas leis, decretos e normas, garantindo a inclusão social e o acesso aos locais públicos e privados.

Nesse sentido, este capítulo apresenta a legislação nacional e internacional, bem como a legislação aeronáutica no que tange à adoção de medidas viáveis para facilitar a movimentação de aeronaves, tripulantes, passageiros, cargas, correio e provisões, eliminando obstáculos e inconvenientes desnecessários, referente à acessibilidade no transporte aéreo.

### **4.2          LEGISLAÇÃO NACIONAL**

De acordo com a Organização Mundial da Saúde, o Brasil, no que se refere à existência de ampla legislação que resguarde os direitos das pessoas com deficiência, é um dos países que mais se preocupa com esse grupo.

Os direitos das PcD ganharam atenção a partir de 1948 com a “Declaração Universal dos Direitos do Homem e do Cidadão” e com a “Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes”, em 1975, pela ONU. Em 1982, foi elaborado pela ONU o “ Programa de Ação Mundial para as Pessoas com Deficiência”. O Brasil é signatário de todos esses documentos.

A Constituição Federal de 1988 representa um marco histórico no Brasil para assegurar o direito à inclusão social da pessoa com deficiência. Destacamos os seguintes artigos:

- Artigo 5º: estabelece que todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, devendo ter o mesmo tratamento que os demais membros da sociedade.
- Artigo 203, inciso 4: garante a habilitação e reabilitação das PcD e a promoção de sua integração à vida comunitária.

- Artigo 227: determina que se tomem providências e se produzam leis dispondo sobre normas técnicas de construção de edifícios, vias públicas e de fabricação de veículos para transporte coletivo como forma de garantir o acesso adequado e a integração do cidadão com necessidades especiais.

Atualmente, o arcabouço jurídico dá suporte para a implantação de ações destinadas à garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência e idosos.

Ao analisar a cronologia da legislação e as ações voltadas para acessibilidade, percebe-se o interesse do governo brasileiro em garantir direitos iguais a toda população, almejando a integração social e a facilitação do acesso, quer seja em edificações ou à informação de forma autônoma, conforme descrito abaixo:

#### **4.2.1 Cronologia da Legislação e Ações de Acessibilidade**

- A ONU apresenta a Declaração Universal dos Direitos Humanos – 1948.
- A ONU apresenta, em 1975, a Declaração dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiências.
- O ano de 1981 foi declarado pela ONU o Ano Internacional das Nações Unidas para as Pessoas Portadoras de Deficiência.
- Em 1982, a ONU declara os anos 80 como a Década das Nações Unidas para as Pessoas Portadoras de Deficiência.
- Em 1982 a ONU Programa a Ação Mundial para as Pessoas Portadoras de Deficiência.
- Lei Federal nº 7.405 – Torna obrigatória a colocação do “símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência (1985).
- NBR-9050:1985 Associação Brasileira de Normas Técnicas –ABNT – é aprovada a primeira versão da norma sob o título de “Adequação das edificações e do mobiliário urbano à pessoa deficiente” (1985).
- Constituição da República Federativa do Brasil. 1988. Diversos artigos definem a política a ser adotada pelo país para lidar com a questão da inclusão social em diversos segmentos da vida em sociedade.

- Lei Federal nº 7.853 – Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, institui tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes (1989).
- NBR-9050:1994 ABNT – Primeira revisão desta norma criada em 1985, agora com o enunciado “Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos” (1994).
- Estabelecidas pela ONU, em 1996, as Normas Uniformes sobre a Igualdade de Oportunidades.
- Convenção Interamericana para a Eliminação de todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência. AG/doc. 3.826/99 (1999). (Conhecida como Convenção da Guatemala).
- Decreto nº 3.298 – Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção (1989).
- NBR-14273:1999 ABNT – Norma brasileira que estabelece a “Acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial” (1999).
- Lei Federal nº 10.048 – Dá prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência, idosos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo (2000).
- Lei Federal nº 10.098 – Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação (2000).
- NBR-13994:2000 ABNT – Norma brasileira de “Elevadores de passageiros – Elevadores para transporte de pessoa portadora de deficiência” (2000).
- Decreto nº 3.956 – Promulga a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência (2001).
- O Ministério das Cidades apresenta em junho de 2004 o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana: Brasil Acessível (2004).
- Termo de Ajustamento de Conduta nº. 1.34.001.002998/2003-94 – Firmado entre o Ministério Público Federal, a ABNT e a Target Engenharia e Consultoria Ltda o compromisso de deixar pública e gratuita a consulta das normas brasileiras de

interesse social, o que resultou na disponibilidade via internet de todas as normas da ABNT que tratam da acessibilidade. Junho/2004.

- NBR-9050:2004 ABNT – Promulgada a revisão da Norma com novo enunciado: “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”. Disciplina a acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Junho/2004.
- Decreto nº. 5.296, regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Dezembro/2004.
- Resolução Nº 009, de 05 de junho de 2007 – Agência Nacional da Aviação Civil – aprova a Norma Operacional da Aviação Civil, que dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial.
- Decreto nº 6.215, de 26 de setembro de 2007 – Estabelece o compromisso pela inclusão das Pessoas com Deficiência, com vistas à implementação de ações inclusivas por parte da União Federal, em regime de cooperação com Municípios, Estados e Distrito Federal, institui o Comitê Gestor de Políticas de Inclusão das Pessoas com Deficiência – CGPD, e dá outras providências.

De acordo com a cronologia de legislação e ações voltadas à acessibilidade, destacamos as principais leis, decretos e resoluções aplicadas no âmbito da Aviação Civil Brasileira:

#### **4.2.1.1 Lei nº 10.048 de 08 de Novembro de 2000**

- Artigo 1º – garante o atendimento prioritário as PcD, idosos, gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas com criança de colo.
- Artigo 3º – estabelece que as empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, às PcD e ou com mobilidade reduzida.
- Artigo 4º – estabelece que os logradouros e sanitários públicos, bem como os edifícios de uso público, terão normas de construção, destinadas a facilitar o acesso e o uso desses locais pelas PcD.

#### **4.2.1.2 Lei nº 10.098 de 19 de Dezembro de 2000**

- Artigo 1º – estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das PcD ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.
- Artigo 2º – estabelece as definições de acessibilidade, barreiras, entre outros conforme citado no capítulo 2 deste trabalho.

#### **4.2.1.3 Decreto 5.296 de 02 de Dezembro de 2004**

- Artigo 1º – regulamenta as Leis 10.048/2000 e 10.098/2000.
- Artigo 2º – estabelece o cumprimento das disposições deste Decreto, para a aprovação de projetos arquitetônicos e urbanísticos, de comunicação e informação, de transporte coletivo, bem como a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva.
- Artigo 5º – determina o atendimento prioritário para as PcD ou com mobilidade reduzida nos órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional, as empresas prestadoras de serviços públicos e as instituições financeiras. O parágrafo 1º deste artigo, estabelece 5 categorias para a PcD, conforme apresentado no capítulo 2 deste trabalho.
- Artigo 11 – estabelece que a construção, reforma ou ampliação de edificações de uso público ou coletivo, deverão ser executadas de modo a se tornarem acessíveis à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.
- Artigo 44 – determina que no prazo de até 36 meses, a contar da data da publicação deste Decreto, os serviços de transporte coletivo aéreo e os equipamentos de acesso às aeronaves estarão acessíveis e disponíveis para serem operados de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

- Parágrafo único – A acessibilidade nos serviços de transporte coletivo aéreo obedecerá ao disposto na Norma de Serviço da Instrução da Aviação Civil NOSER/IAC – 2508-0796, de 1º de novembro de 1995, expedida pelo Departamento de Aviação Civil do Comando da Aeronáutica, e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Segue abaixo a tabela 4.1 contendo as principais abordagens do Decreto nº 5.296/2004 e seus campos de aplicação.

**Tabela 4.1 – Principais Abordagens Decreto 5.296/2004 e Campos de Aplicação**

<b>Principais abordagens do Decreto</b>	<b>Onde se aplica</b>
Prioridade a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.	Órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional; empresas prestadoras de serviço público, instituições financeiras; estabelecimentos públicos ou privados de atendimento a saúde.
Acessibilidade arquitetônica e urbanística.	Concepção e a implantação de projetos arquitetônicos e urbanísticos; Vias; Logradouros públicos; espaços de uso público; praças; parques; entorno e interior das edificações de uso público e coletivo; entorno e áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar; adaptação de bens culturais imóveis; mobiliários e equipamentos urbanos.
Nas edificações de uso público já existentes.	Edificações administradas por entidades da administração pública, direta e indireta, ou por empresas prestadoras de serviços públicos e destinados ao público em geral; locais de reunião, esporte, espetáculos, conferências; instituições de ensino público.
Nas edificações de uso coletivo já existentes.	Teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casa de espetáculos, salas de conferências; instituições de ensino privado.

No mobiliário urbano	Nos espaços públicos e edifícios.
Acessibilidade na habitação de interesse social.	Edificações de uso multifamiliar e habitação de interesse social.
Acessibilidade aos bens culturais imóveis.	Patrimônio público, espaços destinados à cultura.

**Fonte: Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Caderno 2**

#### **4.2.1.4 Resolução 009/ANAC, de 05 de Junho de 2007**

- Artigo 1º – estabelece os procedimentos que assegurem aos passageiros com necessidade de assistência especial o acesso adequado ao transporte aéreo.
- Artigo 3º – os procedimentos estabelecidos nesta norma deverão ser observados pelas empresas aéreas e pelas administrações aeroportuárias, sendo aplicáveis aos elos do Sistema de Aviação Civil, no que for compatível.
- Artigo 5º – as regulamentações que tratam da segurança de vôo, eficiência operacional e segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita não podem ser violados pelas empresas aéreas em decorrência do disposto nesta norma.
- Artigo 7º – os passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida têm o direito a um tratamento igual ao dispensado aos demais passageiros e a receber os mesmos serviços que são prestados costumeiramente aos usuários em geral, observadas as suas necessidades especiais de atendimento. Esse direito inclui o atendimento prioritário e o acesso às informações e instruções, às instalações, às aeronaves e aos demais veículos à disposição dos passageiros nos terminais.

As leis representam um caminho para a promoção e a garantia da igualdade social. No Brasil, apesar da legislação ser abrangente quanto à proteção dos direitos da PcD, é necessário que a

sociedade torne efetivo o que foi determinado e que os órgãos reguladores e fiscalizadores desempenhem o seu papel, impulsionando a população a exercitar e colocar em prática uma nova atitude de pensar e agir em relação às PcD. O papel do governo é atuar de forma vigilante para que a legislação seja cumprida e continuamente aperfeiçoada.

#### **4.3 LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL**

São instrumentos internacionais, que estabelecem – entre outros assuntos - jurisprudências relacionadas com aeronaves, aeroportos internacionais e outras instalações aeronáuticas, as Convenções: de Chicago/1944, de Tóquio/1963, de Haia/1970, de Montreal/1971 e o Protocolo Complementar à Convenção de Montreal/1988, ressaltando que o Brasil faz parte de tais Convenções.

A Organização Internacional de Aviação Civil – OACI tem como um dos seus principais objetivos o desenvolvimento de princípios e técnicas de navegação aérea internacional, a organização e o progresso dos transportes aéreos. De acordo com Silva (1991), a OACI desempenha papel fundamental desde o início da história da aviação civil, possibilitando seu desenvolvimento seguro e ordenado.

Nesse sentido, a OACI estabeleceu normas e recomendações internacionais que abrangem todos os setores aeronáuticos e realizou um acordo entre os Estados Contratantes sobre esse conjunto de normas técnicas e práticas recomendadas internacionalmente, as quais são necessárias para que as operações ocorram com segurança e eficiência. O Brasil, bem como os demais países signatários da OACI, devem cumprir as disposições e recomendações estabelecidas.

Essa normatização foi realizada por meio de dezoito Anexos da Convenção de Chicago em 1944, na qual destacamos o Anexo 9 em que trata da facilitação do transporte aéreo internacional:

Cada Estado Contratante estabelecerá um programa nacional de facilitação do transporte aéreo, baseando-se nos requisitos, em matéria de facilitação, estipulados na Convenção e no presente Anexo 9.

[...]

Em suas viagens, as pessoas portadoras de deficiência deverão receber assistência especial para assegurar que lhes sejam proporcionados os serviços de que dispõe habitualmente o público em geral. Essa assistência inclui também as informações e as instruções fornecidas por meios compreensíveis para os viajantes afetados por deficiência cognitiva ou sensorial.

Os Estados Contratantes deverão adotar as medidas necessárias, em coordenação com as empresas de transporte aéreo, aeroportos, operadores de serviços em terra e agências de viagem, para assegurar que as pessoas portadoras de deficiência contem com as informações necessárias, e deste modo assegurar que as empresas de transporte aéreo, aeroportos, operadores de serviços em terra e agências de viagem estejam em condições de proporcionar a tais passageiros a assistência de que precisarem durante a viagem, de acordo com suas necessidades.

[...]

Os Estados Contratantes adotarão as medidas necessárias para assegurar que as instalações e serviços aeroportuários se adaptem às necessidades das pessoas portadoras de deficiência.

Os Estados Contratantes deverão assegurar que sejam oferecidos veículos equipados com elevadores ou outros dispositivos apropriados, a fim de facilitar a movimentação das pessoas idosas e portadoras de deficiência entre a aeronave e o edifício terminal, tanto na chegada como na saída, conforme necessário, quando não estiverem sendo usadas passarelas telescópicas. [...]

Nos Estados Unidos os requisitos legais são abrangentes e estão contidos no Ato dos Americanos com Deficiência - AAD, que orienta os serviços e atividades do Estado e governos locais, incluindo ações aplicáveis ao transporte público, estendendo direitos civis abrangentes para a proteção de pessoas com deficiência (*Airports e Persons with Disabilities* – ACI/2003).

O Ato de Acesso a Companhias aéreas – AACAA diz respeito às companhias aéreas dos EUA, às facilidades que são de sua propriedade, proibindo a discriminação contra as pessoas com deficiência.

O Ato de Barreiras Arquitetônicas - ABA e o Ato de Reabilitação - AR formam uma parte da legislação americana, que é constantemente atualizada pelo Departamento de Transporte dos EUA.

Na Europa o regulamento relativo aos direitos das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida no transporte aéreo prevê que as autoridades aeroportuárias sejam obrigadas a prestar assistência e adaptações gratuitas, assim como garantir total acessibilidade. Os 15 Estados membros que compõem a União Européia adotam medidas de acessibilidade.

## **5 TRANSPORTE AÉREO**

### **5.1 APRESENTAÇÃO**

A era do transporte aéreo teve início em 1906 em Paris com o vôo do 14BIS. Esse foi o início de um processo onde o avião passou a ser reconhecido como meio de transporte. A partir da segunda guerra mundial a difusão do avião e seus impactos na atividade econômica deram um salto.

O desenvolvimento tecnológico e os diversos sistemas de navegação tornaram o transporte aéreo em um dos meios mais seguros, eficientes e econômicos no deslocamento de passageiros (Silva, 1990).

Atualmente, o segmento torna-se cada dia mais acessível em decorrência das baixas tarifas e promoções no setor, fazendo com que grande parte da sociedade utilize esse meio de transporte. Os fabricantes aeronáuticos têm desenvolvido aeronaves cada vez maiores com capacidade de transportar até 525 passageiros.

Diante dessa realidade é fundamental a disponibilização de infra-estrutura adequada nos terminais aeroportuários, capacitando-os a atender com conforto e segurança a todo esse público, pois barreiras econômicas, sociais e de infra-estrutura atingem as pessoas com deficiência e com restrição de mobilidade, uma vez que restringe a possibilidade de locomoção e deslocamento com autonomia.

Dessa forma, torna-se necessário um novo olhar sobre as tecnologias, investimentos e métodos operacionais utilizados, contribuindo assim para o desenvolvimento da economia e da sociedade (Silva, 1990).

### **5.2 O TRANSPORTE AÉREO E AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA**

Em 1927, teve início a aviação comercial no Brasil. No ano de 1950, 16 empresas aéreas operavam no país e, em 1960, o tráfego aéreo brasileiro possuía o segundo maior volume, superado apenas pelos dos Estados Unidos. Atualmente, o Brasil tem se destacado pelas indústrias de transporte aéreo, vendendo aviões para diversos países, além de mundialmente possuir a segunda maior frota de aviões.

Existem, hoje em dia, diversas empresas aéreas nacionais e internacionais operando no país, responsáveis por aproximadamente 20% da receita do setor de transportes. O transporte de

passageiros representa 30% da receita do segmento aéreo. Sendo assim, é necessário um novo olhar sobre o transporte aéreo no Brasil, pois, segundo dados do IBGE, 15% da população do país possui algum tipo de deficiência, fazendo-se necessária a garantia do direito de locomoção com autonomia e independência a todos os cidadãos.

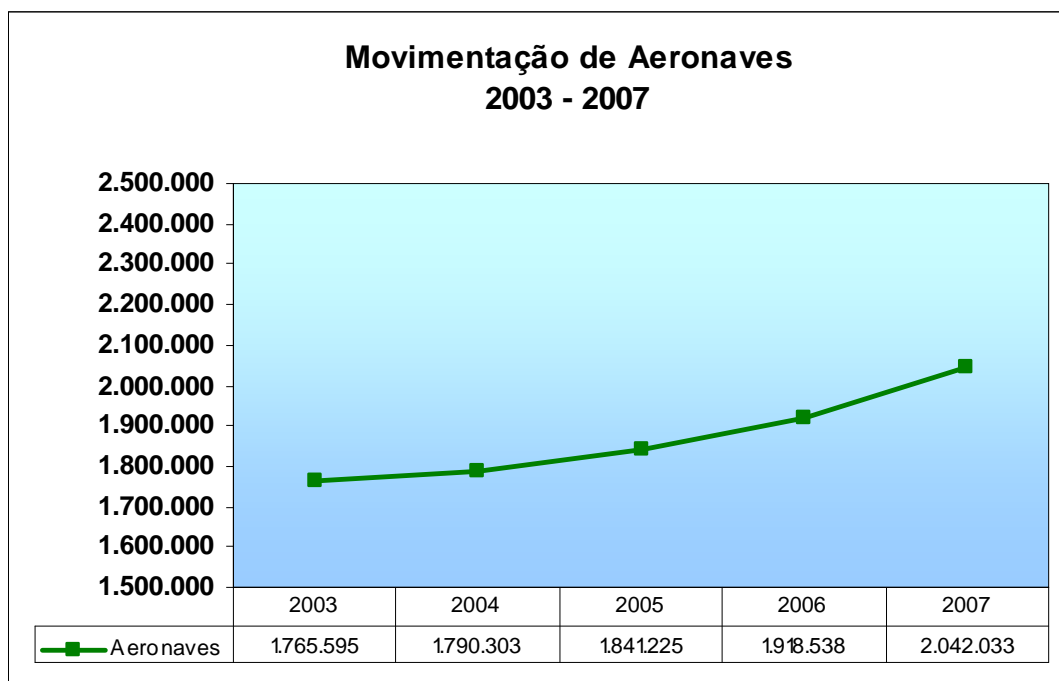
Em tempos de globalização, o transporte aéreo de passageiros tende a crescer por suas características principais: rapidez, segurança e agilidade. O fato de o Brasil ser um país com dimensões continentais faz com que esse meio de transporte seja um dos mais utilizados, principalmente, pela localização estratégica dos aeroportos nas conexões de longas distâncias.

De acordo, com a Organização Mundial do Turismo, o setor cresce anualmente 7,5% e o ecoturismo cresce mais de 20%. Atualmente, existem *sites* e agências especializadas em turismo para PcD. As companhias aéreas têm investido na promoção de preços especiais de suas passagens, aumentando consideravelmente a demanda por esse tipo de transporte.

Em função da crescente demanda pela utilização do transporte aéreo, questiona-se a capacidade da infra-estrutura aeroportuária para atender os usuários desse modal.

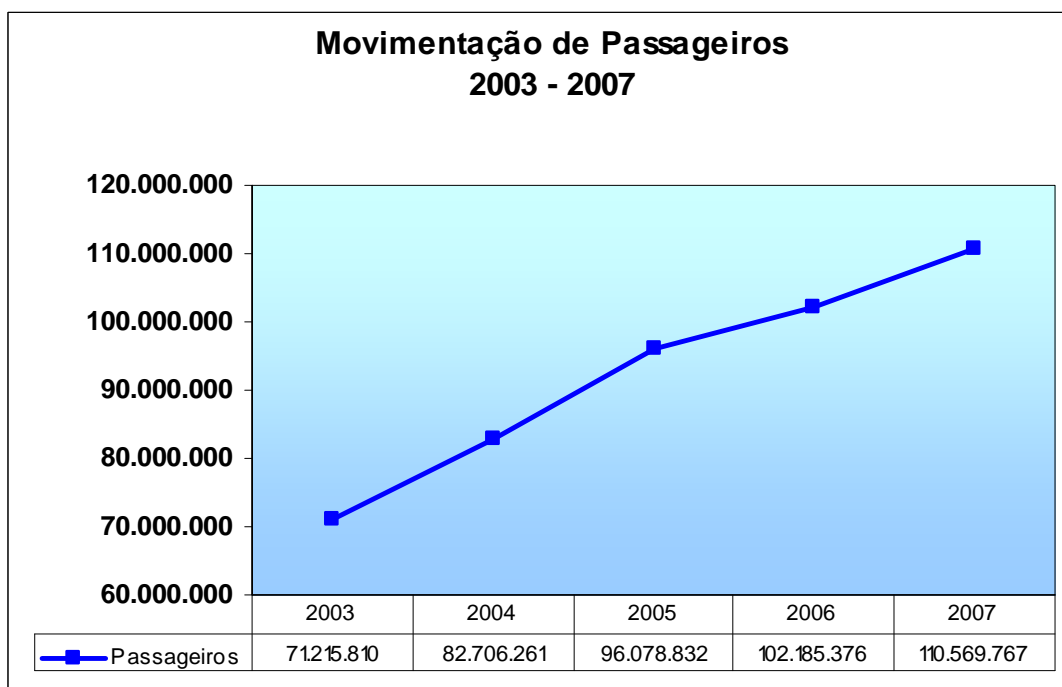
Avaliando os gráficos das figuras 5.1 e 5.2, constata-se que nos últimos 5 anos o movimento de aeronaves cresceu 15,66% e o de passageiros 55,26%. Esse percentual representa o movimento nos 67 aeroportos administrados pela INFRAERO no Brasil.

**Gráfico 5.1 - Evolução Movimentação de Aeronaves - INFRAERO – 2003 a 2007**



**Fonte: Banco de Informações Gerenciais – INFRAERO**

**Gráfico 5.2 - Evolução Movimentação de Passageiros - INFRAERO – 2003 a 2007**



**Fonte: Banco de Informações Gerenciais - INFRAERO**

## **6 ACESSIBILIDADE**

### **6.1 APRESENTAÇÃO**

A acessibilidade não se resume à possibilidade de acesso a um determinado local, mas na capacidade de deslocamento de maneira independente. Este capítulo apresenta a forma como os principais aeroportos do mundo oferecem a acessibilidade aos portadores de necessidades especiais, visando uma melhor comodidade, bem como aborda como os quatro principais aeroportos do Brasil, administrados pela Infraero, iniciaram o processo de adaptação dos terminais aeroportuários para atender às necessidades das pessoas com deficiência.

### **6.2 ACESSIBILIDADE EM ALGUNS AEROPORTOS DO MUNDO**

Os aeroportos na sua origem representam sistemas independentes, com diversas relações com os transportes urbanos. Constituem o ponto de partida para desenvolvimento de negócios, viagens a trabalho e lazer, sendo o modal mais utilizado no transporte de passageiros e mercadorias com alto valor agregado.

Os países desenvolvidos foram os primeiros a adequar seus aeroportos, a começar pela legislação que garante aos cidadãos e aos visitantes a integração na sociedade, através da adaptação dos meios de transporte e edificações públicas, visando atender toda a população em suas diferentes necessidades.

A constante fiscalização dos órgãos reguladores, a aplicação de multas e a conscientização da população para adequação dos locais para o pleno atendimento às PcDs são fatores fundamentais para a igualdade de direitos.

Essas adaptações são mais visíveis no caso dos cadeirantes, que necessitam de uma estruturação diferenciada para se locomover, como rampas de acesso, elevadores, banheiros e balcões de atendimento adaptados.

A seguir destacam-se seis aeroportos internacionais – escolhidos aleatoriamente – entre os trinta mais movimentados do mundo, conforme tabela 6.1, em que foram verificados os serviços disponíveis aos passageiros com necessidades especiais, incluindo os cadeirantes:

**Tabela 6.1 - *Ranking* dos Trinta Aeroportos mais Movimentados Internacionalmente**

<b>Rank</b>	<b>Cidade</b>	<b>Total de Passageiros</b>
1	<b>London</b>	62.099.395
2	<b>Paris</b>	54.904.358
3	Amsterdam	47.692.521
4	<b>Frankfurt</b>	47.087.699
5	Hong Kong	46.304.879
6	Singapore	35.221.203
7	Tokyo	34.237.175
8	<b>Dubai</b>	33.481.257
9	Bangkok	31.632.716
10	London	31.14.044
11	Incheon	30.753.225
12	Madrid	28.950.539
13	Munich	23.914.846
14	Dublin	22.338.441
15	<b>New York NY</b>	21.543.251
16	London	21.201.661
17	Taipei	20.855.186
18	Zurich	20.047.154
19	Milan	19.975.217
20	Copenhagen	19.327.628
21	Rome	19.023.729
22	Manchester	18.665.113
23	Vienna	18.083.188
24	<b>Brussels</b>	17.738.447
25	Toronto ON	17.710.879
26	Barcelona	17.549.929
27	Los Angeles CA	17.163.265
28	Kuala Lumpur	16.965.296
29	Palma de Mallorca	16.605.035
30	Miami FL	15.541.000

**Fonte: Airports Council International – ACI, dados de julho de 2008.**

### 6.2.1 Aeroporto de Bruxelas na Bélgica

A movimentação do Aeroporto de Bruxelas no último ano foi de aproximadamente 15 milhões de passageiros. Em decorrência do seu desempenho é considerado como um centro importante de tráfego aéreo europeu mundial, sendo utilizado pelas mais importantes linhas aéreas internacionais.

A maioria dos passageiros é constituída por homens de negócios, responsáveis por 60% dos usuários.

O terminal do aeroporto de Bruxelas foi concebido com a finalidade de minimizar o tempo de embarques e desembarques.

Os passageiros que necessitem de assistência especial da equipe do aeroporto poderão anunciar sua presença utilizando um dos pontos de chamada do lado de fora do terminal, conforme figura 6.1. Esses pontos estão localizados nas estações de ônibus, trem, nos estacionamentos e pontos de taxi. Os passageiros podem, ainda, se dirigir ao balcão de assistência especial no salão de embarque do aeroporto.



**Figura 6.1 Ponto de Atendimento Especial**

**Fonte - Arquivo Pessoal – Ricardo Rosa**

No terminal, as facilidades para os deficientes estão claramente sinalizadas e identificadas com os símbolos padrões internacionais.

As portas automáticas das entradas do terminal abrem automaticamente e são largas o suficiente para que os cadeirantes cheguem à sala de embarque.

Os elevadores são espaçosos e desenhados para cadeirantes e de fácil acesso para todos os níveis do terminal.

A administração do aeroporto disponibiliza cadeiras de rodas para as pessoas que necessitam de assistência, livre de cobrança.

Os estacionamentos possuem vagas demarcadas para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e estão localizadas perto da entrada do terminal, conforme figura 6.2.



**Figura 6.2 – Estacionamento Aeroporto de Bruxelas**  
**Fonte: Arquivo Pessoal – Ricardo Rosa**

### **6.2.2 Aeroporto Heathrow em Londres/Inglaterra**

É o terceiro mais movimentado do mundo no tráfego de passageiros internacionais.

O terminal aeroportuário possui os seguintes serviços para as PcD:

- Sistema de som detectado por aparelhos auditivos;
- Assentos reservados e sanitários adaptados em todos os terminais;
- Disponibiliza cadeira de rodas e alguém para empurrá-la, além de ajuda com bagagem, do embarque ao *check-in*, gratuitamente (esses serviços podem ser reservados com antecedência por meio do *Skycaps* (tel.: 0 – 20 87456011 ou 5727);
- Disponibiliza informações nos balcões do *Heathrow Travel-Care*, por telefone (0 - 20 8745 7495) ou no próprio site do aeroporto: [www.heathrowairport.com](http://www.heathrowairport.com);
- Telefones acessíveis a cadeirantes – conforme Figura 6.3



**Figura 6.3 – Telefones Acessíveis Aeroporto de Heathrow**  
**Fonte: [www.heathrowairport.com](http://www.heathrowairport.com)**

Ao longo do aeroporto existem telefones para assistência, em diversos pontos, como pode ser verificado nas figuras 6.4 e 6.5;



**Figuras 6.4 e 6.5 – Telefones para Atendimento Especial - Aeroporto de Heathrow**  
**Fonte: [www.heathrowairport.com](http://www.heathrowairport.com)**

O passageiro que necessitar utilizar cadeira de rodas e assistência especial deve entrar em contato com a companhia aérea antes da viagem.

As PcD também podem utilizar o sistema de ônibus acessível a cadeiras de rodas – *Help Bus* – que opera em todos os terminais e na estação rodoviária central. Além de disponibilizar vagas no estacionamento específicas para deficientes, dispõe de taxis e diversas rotas de ônibus regulares e especiais com condições de acesso para cadeiras de rodas - *Heathrow Express*.

### **6.2.3 Aeroporto Internacional Reno-Meno / Frankfurt**

Principal aeroporto da Alemanha movimenta cerca de 45,9 milhões de passageiros por ano e mais de 100 companhias aéreas voam de Frankfurt para 270 cidades em todo o mundo. O complexo aeroportuário do aeroporto de Frankfurt pode ser verificado na figura 6.6.



**Figura 6.6 – Complexo Aeroportuário do Aeroporto de Frankfurt**  
Fonte: [www.airportcity\\_frankfurt.com](http://www.airportcity_frankfurt.com)

O Aeroporto dispõe das seguintes facilidades:

- Salas de espera para passageiros deficientes (tel.: 0 – 69 690 71276);
- Serviço de traslado de passageiros de/para o aeroporto – Empresa *Behinderten – und Krankentransport Kaster* (tel.: 0 – 60 7481 4544);
- O passageiro que necessitar utilizar cadeira de rodas e assistência especial deve entrar em contato com a companhia aérea antes da viagem;
- Estacionamento para deficientes;
- Acesso por elevador e rampa ao longo dos dois terminais;
- Portas automáticas;

- Sanitários adaptados – conforme Figuras 6.7 e 6.8;



**Figuras 6.7 e 6.8 – Banheiros Adaptados Aeroporto de Frankfurt**  
**Fonte: [www.airportcity-frankfurt.com](http://www.airportcity-frankfurt.com)**

- Trem especial Sky Line – com acesso a cadeira de rodas;
- Carrinhos elétricos nos dois terminais;
- Serviço de traslado de porta a porta (tel.: 0 – 69 979 8770);
- Serviço de ônibus que permite acesso em cadeira de rodas - conforme demonstrado na Figura 6.9.



**Figura 6.9 – Ônibus Acessível Aeroporto de Frankfurt**  
**Fonte: [www.airportcity-frankfurt.com](http://www.airportcity-frankfurt.com)**

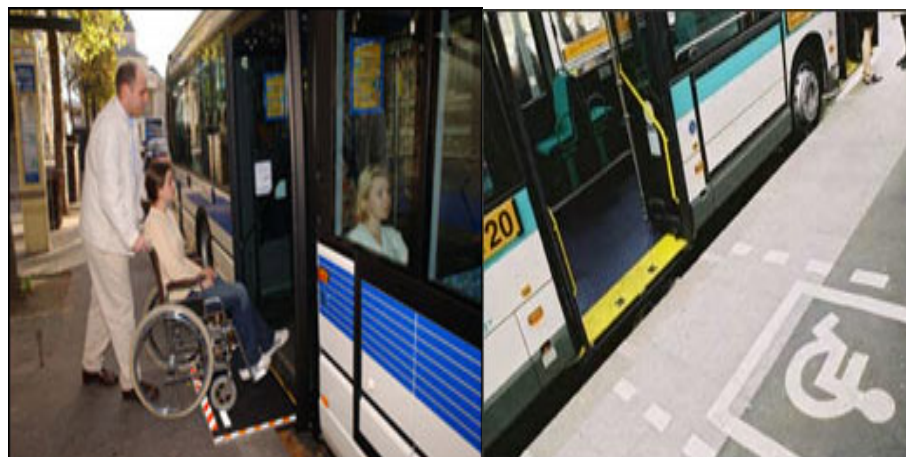
#### 6.2.4 Aeroporto Charles de Gaulle – Paris/França

É o aeroporto mais movimentado da França, ocupando o segundo lugar no ranking europeu.

Os Balcões de Informações oferecem tratamento especial a passageiros deficientes e existem vagas reservadas e desconto no estacionamento para as PcD que apresentem documento válido.

O passageiro que necessitar utilizar cadeira de rodas e assistência especial deve entrar em contato com a companhia aérea antes da viagem.

O Aeroporto possui ônibus específico para traslado de cadeirantes e sistema de ônibus regular acessível para cadeiras de rodas, com demarcação de sinalização de acesso, conforme demonstrado na – Figura 6.10 (a) e 6.10 (b).



(a) Ônibus Acessível

(b) Sinalização de Acesso aos Ônibus

**Figura 6.10 (a) e 6.10 (b) – Ambos Localizados no Aeroporto de Paris**

**Fonte: [www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr)**

Nos estacionamentos as PcD podem solicitar apoio por meio de dispositivos de atendimento, como demonstrado na Figura 6.11.



**Figura 6.11 - Dispositivo de Acionamento para Atendimento a PcD – Estacionamento Aeroporto de Paris**

Fonte: [www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr)

#### **6.2.5 Aeroporto Internacional de Dubai/Emirados Árabes**

Mundialmente foi o aeroporto que mais cresceu em 2007, apresentando um crescimento superior a 15% no volume de passageiros. Pólo de aviação no Oriente Médio.

O aeroporto disponibiliza as seguintes facilidades para as PcD:

- Balcões especiais, no saguão de embarque, entre as filas A e B;
- *Lounges* especiais próximos aos portões 9 e 22 e no saguão de desembarque;
- Oferece assistência aos passageiros com necessidades especiais;
- O passageiro que necessitar utilizar cadeira de rodas e assistência especial deve entrar em contato com a companhia aérea antes da viagem;
- Carrinhos elétricos disponíveis para transporte de passageiros de/para o novo saguão de embarque do Terminal *Sheikh Rashid* ; e
- Salas disponíveis para passageiros deficientes no Hotel do Aeroporto Internacional de Dubai.

### **6.2.6 Aeroporto Internacional John F Kennedy – New York/USA**

O Aeroporto disponibiliza as seguintes facilidades para as PcD:

- Estacionamento próximo aos terminais com vagas reservadas e tarifas reduzidas (Five Star Parking – tel.: 718 244 4168);
- Sanitários para deficientes em todos os terminais;
- Telefones especiais bem sinalizados para deficientes;
- Veículos com operação manual para alugar – Avis ou Hertz.

As informações acima foram pesquisadas no site da *Emirates*, que apesar de não serem detalhadas, demonstram uma preocupação em divulgar os serviços disponíveis para passageiros com necessidades especiais. No Brasil ainda não se dispõe dessas informações. Infelizmente, não existem dados nem pesquisas específicas contendo o número exato de PcD e cadeirantes que utilizam o transporte aéreo.

Nos países europeus os aeroportos possuem estações intermodais, conectadas a trens, ônibus e metrô, permitindo acesso rápido aos centros urbanos e ao entorno, oferecendo um leque de abrangência ao passageiro, que pode ir do seu local de origem a destinos internacionais com equipamentos e infra-estrutura adequada à acessibilidade de cadeirantes, PcD e pessoas com mobilidade reduzida.

## **6.3 ACESSIBILIDADE NOS AEROPORTOS DO BRASIL**

As pessoas com deficiência possuem características próprias. A partir do momento que as pessoas passam a conhecer e entender os diversos tipos de deficiência e as necessidades que o outro tem, inicia-se o processo de ruptura das barreiras sociais, eliminando o preconceito.

De acordo com a ANAC, existem no Brasil, aproximadamente dois mil e quinhentos aeródromos, destes um mil setecentos e sessenta privados e setecentos e quarenta públicos, dos quais sessenta e sete são administrados pela INFRAERO.

Em 2004, os aeroportos administrados pela Infraero iniciaram o processo de adaptação dos terminais aeroportuários para atender às necessidades das pessoas com deficiência.

Durante esse processo foram realizadas em diversos aeroportos visitas e avaliações técnicas por um grupo de profissionais da INFRAERO, da CORDE, além de pessoas com deficiência.

Durante essas visitas foram utilizados como documentos de referência as NBR's 9050/94, 13994/00 e 14273/99, que fixam padrões e critérios para propiciar às pessoas com deficiência condições adequadas e seguras na acessibilidade autônoma às edificações. Nesse período o Decreto 5.296/04 estava em fase final de aprovação.

Em decorrência da complexidade das instalações que compõem os terminais aeroportuários, ficou definido que o roteiro para a realização do trabalho seria baseado no trajeto natural do passageiro no aeroporto desde a sua chegada até o destino final, embarque na aeronave.

Após a realização desse trabalho foram realizadas adaptações e recomendações visando agregar fatores favoráveis à acessibilidade, como instalação de rampas de acesso, sinalização adequada, instalação de barras de apoio, aquisição de *Ambulift*, entre outras ações.

Em 2007, foi realizado um levantamento nos aeroportos regionais e demais dependências para avaliar o cumprimento do Decreto 5.296/04, onde foi constatado que ainda existem lacunas para o pleno atendimento da legislação. A Tabela 6.1, representa as ações implementadas nos quatro principais aeroportos do país: SBBR - Brasília, SBSP - Congonhas, SBGR - Guarulhos e SBGL - Galeão, sendo que nos aeroportos de SBGR são apresentadas as ações realizadas no Terminal de Cargas e, no SBGL, os Terminais 1 e 2.

De acordo com a Tabela 6.1, verifica-se que o SBGR no que se refere a terminal de passageiros implementou a maioria das ações definidas pela legislação vigente, seguido por SBSP, SBBR e SBGL.

Outro aspecto a ser considerado é a realização de treinamento para o atendimento às PcDs, pois somente capacitando e conscientizando as equipes sobre a melhor forma de atender e tratar as pessoas com deficiência é que será possível eliminar as barreiras atitudinais.

Legislação			SBBR	SBSP	SBGR		SBGL	
					SBGR	SBGR TECA	SBGL T1	SBGL T2
1	Vagas exclusivas em Estacionamento para pessoas com Deficiência. (Lei 10.098/00)							
2	Vagas exclusivas em Estacionamento para Idosos. (Lei 10.741/03)							
3	Travessia de Pedestres (NBR 9050)							
4	Vagas Demarcadas no meio-fio de Embarque e Desembarque - PCD (Lei 10.098/00)							
5	Piso Tátil - Alerta e Direcional (Lei 10.098/00)							
6	Balcão de Informações - Padrão Infraero (Dec. 5296/04)							
7	Chek-in - adaptado/adequado (Dec. 5296/04)							
8	Pessoas Treinadas em LIBRAS (Dec. 5626/04)							
9	Pessoas Treinadas para atendimento PCD ou Mobilidade Reduzida (Dec. 5296/04)							
10	Circulação Vertical (Lei 10.098/00)	Elevador						
11		Escada Rolante						
12		Escada Fixa						
13		Rampa de Acesso						
14	Sanitário Acessível (Lei 10.098/00)	Box adaptado dentro dos sanitários						
15		Sanitário isolador familiar						
16		Sanitário isolado unisex						
17		Sanitário isolado c/ fraldário p/adulto						
18	Telefone para Surdo - TDD (Res. nº 09 ANAC)							
19	Telefone rebaixado para PCD							
20	Bebedouro rebaixado para uso da Criança e do							

	Cadeirante						
21	Mobiliário adequado - Praça da Alimentação						
22	Cadeiras reservadas para pessoas com necessidades especiais						
23	Cadeira de Rodas						
24	Sistema Elevatório (Res. n° 09 ANAC)	Ambulift					
25		Protótipo rebocável					
26		Cadeira de Esteira					
27		Doblô adaptado					
28		Ônibus com rebaixamento					
<b>Total</b>	<b>Itens da Legislação atendidos</b>		<b>20</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>17</b>

**Fonte: Assessoria da Presidência – Acessibilidade – Infraero 2007**

### 6.3.1 Aeroporto Internacional de Brasília

Brasília é capital administrativa do Brasil desde 1960. Além de ser centro político, é um importante centro econômico, sendo a terceira maior economia do país, tendo seu Produto Interno Bruto - PIB em torno de oitenta bilhões de reais, representando 3,75% do PIB brasileiro.

O Aeroporto Internacional de Brasília - Juscelino Kubitschek (AIB) ocupa o 3º lugar no ranking nacional em movimento de aeronaves e passageiros.

Em 2007, circularam no AIB cerca de 11.000.000 (onze milhões) passageiros, sem contar os acompanhantes, visitantes e a população aeroportuária. Foi registrado o movimento de aproximadamente 126.000 (cento e vinte e seis mil) pousos e decolagens de aeronaves.

A característica do AIB é de aeroporto *HUB*, pois interliga as regiões brasileiras, movimentando passageiros que embarcam e desembarcam na cidade e aqueles em conexão.

O AIB possui um sítio aeroportuário com área aproximada de 290 Ha, sendo uma parte civil e outra militar. Os sítios aeroportuários são de propriedade da União, sendo obrigatório o atendimento à legislação federal e às normas internacionais de aviação civil.

As questões voltadas para acessibilidade tiveram seu início no Aeroporto Internacional de Brasília em 2004, quando foram iniciadas as adaptações que na maioria são voltadas para os cadeirantes pela especificidade de sua estrutura.

Realizando o percurso de uma pessoa em cadeira de rodas, por exemplo, no Aeroporto Internacional de Brasília, desde o estacionamento até o embarque na aeronave, segundo o Relatório de Acessibilidade da Infraero, observaram-se os seguintes aspectos:

No estacionamento existem seis vagas reservadas para portadores de deficiência, as quais estão localizadas perto das calçadas do estacionamento, conforme Figura 6.12.



**Figura 6.12 – Estacionamento Reservado para PcD do Aeroporto Internacional de Brasília**

**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília**

A Figura 6.13 demonstra que para atravessar a pista é necessário que a pessoa desça a rampa e depois suba a outra rampa do outro lado. Isto poderia ser facilitado se fosse construída uma “lombada” nivelando as calçadas dos dois lados para que a travessia fosse feita no mesmo nível das calçadas.



**Figura 6.13 – Travessia de Acesso do Estacionamento ao Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília**

**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília**

As pessoas com deficiência que necessitam de transporte público para acesso ao aeroporto deparam-se com as seguintes dificuldades: falta de ônibus acessíveis; parada de ônibus sem sinalização adequada, inexistência de meio fio adequado para cadeirantes e falta de cobertura para os dias de chuva, como pode ser observado na figura 6.14.



**Figura 6.14 – Parada de Ônibus do Aeroporto Internacional de Brasília**

**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília**

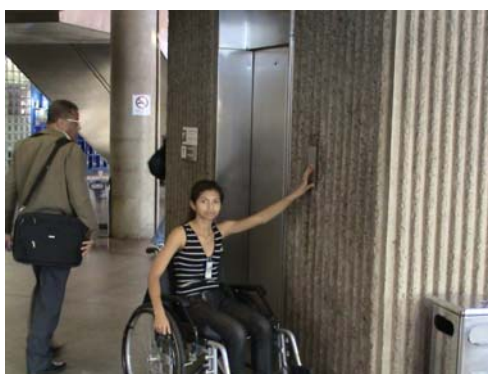
As PcDs também podem acessar o terminal de passageiros pelo piso superior onde existem vagas específicas para embarque e desembarque de deficientes, conforme Figura 6.15.



**Figura 6.15 – Vaga Específica para PcD ao Acesso de Embarque e Desembarque do Aeroporto Internacional de Brasília**

**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – AIB**

Ao chegar no terminal de passageiros, o cadeirante poderá acessar todos os níveis por meio de elevadores, conforme Figura 6.16. No Piso de embarque existem rampas localizadas próximas ao balcão de informações da INFRAERO e nas duas extremidades do terminal de passageiros que dão acesso aos portões de embarque. No entanto, é necessário adequar a inclinação e instalar barras de apoio nas laterais das rampas, conforme apresentado na Figura 6.17.



**Figura 6.16 – Elevador do Aeroporto Internacional de Brasília**

**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília**



**Figura 6.17 – Rampa Central de Acesso aos Portões de Embarque do Aeroporto Internacional de Brasília**

**Fonte:** Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília

Os telefones públicos são rebaixados, conforme Figura 6.18, e existem em todos os pisos banheiros acessíveis aos cadeirantes, conforme apresentado na Figura 6.19. Os bebedouros possuem altura adequada para os cadeirantes, conforme demonstrado na Figura 6.20.



**Figura 6.18 – Telefone Acessível do Aeroporto Internacional de Brasília**

**Fonte:** Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília



**Figura 6.19 – Banheiro Acessível do Aeroporto Internacional de Brasília**

**Fonte:** Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília



**Figura 6.20 – Bebedouro Acessível do Aeroporto Internacional de Brasília**  
**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília**

Os balcões de todas as instalações (Companhias Aéreas, Locadoras, Lanchonetes, *Check-in*) são altos e não têm uma parte mais baixa com acesso aos cadeirantes, conforme Figura 6.21, e o Balcão de Informações da INFRAERO, apesar de ter a altura adequada para atendimento aos cadeirantes, não possui espaço para aproximação, conforme apresentado na Figura 6.22.



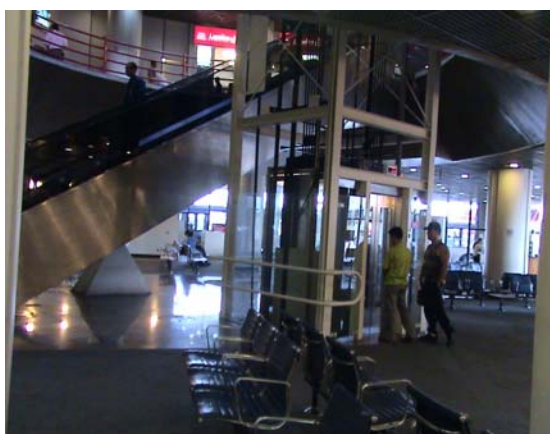
**Figura 6.21 – Balcão de *Check-In* Companhias Aéreas do Aeroporto Internacional de Brasília**  
**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília**



**Figura 6.22 – Balcão de Informações da INFRAERO do Aeroporto Internacional de Brasília**

**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília**

Nas áreas de embarque para as aeronaves existem elevadores, conforme apresentado na Figura 6.23. As pontes de embarque/desembarque possuem barras de apoio somente em um lado, conforme Figura 6.24.



**Figura 6.23 – Elevador do Satélite Central do Aeroporto Internacional de Brasília**

**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília**



**Figura 6.24 – Ponte de embarque/desembarque do Aeroporto Internacional de Brasília**  
**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília**

O Aeroporto dispõe de ônibus acessível e *Ambulift*, conforme apresentado na Figura 6.25, para transportar os passageiros que forem embarcar ou desembarcar em aeronaves que se encontram estacionadas fora das pontes de embarque.



**Figura 6.25 – Ambulif do Aeroporto Internacional de Brasília**  
**Fonte: Arquivo Gerência de Planejamento e Gestão – Aeroporto Internacional de Brasília**

## 7 CONCLUSÃO

A acessibilidade no âmbito aeroportuário é fundamental para que todo o cidadão, independente de sua condição física, tenha livre acesso ao transporte aéreo. Para que isso aconteça na sua plenitude é necessário que as normas e leis existentes sejam aplicadas e que todos os membros da sociedade tenham consciência da importância de se respeitar as diferenças.

Embora a legislação não seja cumprida em sua totalidade, verificou-se um esforço no sentido de adaptar a infra-estrutura aeroportuária e a disponibilização de equipamentos que favoreçam a mobilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, conforme pode ser verificado nos quatro principais aeroportos do Brasil, e nos aeroportos do exterior como: Alemanha, França, Londres, Dubai e dos Estados Unidos.

Durante a pesquisa constatou-se que o Aeroporto Internacional de Brasília realizou uma série de adaptações e adequações e que ainda está desenvolvendo projetos para implementação de rota acessível no percurso do estacionamento até o Balcão de Informações; instalação de banheiro-fraldário para adultos; adaptação do balcão de informações da INFRAERO e balcões de check-in das companhias aéreas; confecção de material institucional para conscientização das pessoas que trabalham no aeroporto visando o atendimento de PcD; e pesquisas para aquisição de equipamentos que visem facilitar a mobilidade dos cadeirantes no terminal aeroportuário.

Para que o cadeirante possa usufruir de todos os serviços disponíveis no aeroporto, podendo se locomover com autonomia e segurança, é necessário que todos os elos que compõem esse universo partilhem e participem das mesmas idéias, sendo fundamental a conscientização das pessoas que integram esse grupo. Nesse sentido, a Infraero tem realizado treinamentos de conscientização para toda a comunidade aeroportuária sobre o atendimento adequado às PcDs, eliminando barreiras atitudinais.

Ao comparar como o tema é tratado nos principais aeroportos brasileiros em relação aos aeroportos do mundo, verifica-se que os aspectos relacionados à infra-estrutura são semelhantes, o que difere é o avanço tecnológico, fiscalização intensa no cumprimento da legislação vigente, conscientização das pessoas em relação ao assunto e a preocupação em

prestar um atendimento especial aos cadeirantes e às pessoas com deficiência. No Brasil, a intenção do Estado é conceder autonomia às PcDs.

Após a realização desta pesquisa, visando melhorar a acessibilidade e mobilidade dos cadeirantes nos terminais aeroportuários, sugere-se a implantação das seguintes ações:

- Disponibilização de transporte público acessível até o terminal aeroportuário;
- Vagas disponíveis e demarcadas para PcD;
- Rampas de acesso sempre que tiver meio-fio ou desnível na calçada;
- Demarcação de uma rota acessível;
- Adequação dos balcões de *check-in* e de atendimento;
- Banheiros totalmente acessíveis;
- Instalação de barras de apoio junto às rampas;
- Instalação de barras de apoio nos corredores dos *fingeres* para acesso às aeronaves;
- Capacitação da equipe para atendimento adequado;
- Adequação das lojas e restaurantes (acesso e locomoção);
- Rebaixamento do meio-fio para a faixa de pedestres;
- Adequação da sinalização;
- Adequação do sistema de informação;
- Conscientização da comunidade aeroportuária sobre o tema.

Ressalta-se que as hipóteses levantadas na presente pesquisa não foram rejeitadas, sendo verificada a possibilidade de cumprimento integral da legislação, desde que haja um trabalho de conscientização e fiscalização por meio dos órgãos reguladores, assim como, é possível readequar as edificações aeroportuárias e disponibilizar equipamentos que auxiliem o fluxo dos cadeirantes. Desta forma, estes são os requisitos básicos para a implantação de um terminal aeroportuário acessível, garantindo a mobilidade das pessoas que utilizam cadeiras de rodas com autonomia e segurança.

Por fim, sugere-se a continuidade da pesquisa, até o momento em que as pessoas compreendam que esse tema não se limita a “uma boa ação”, mas que é uma obrigação dos

cidadãos a construção de uma sociedade inclusiva. Em uma sociedade todos devem ser tratados de forma igual, a partir do momento em que sejam respeitadas as suas desigualdades.

Como sugestão para a realização dos próximos trabalhos pode-se destacar:

- Realizar pesquisa específica junto aos cadeirantes que utilizam o transporte aéreo;
- Avaliar o atendimento prestado aos cadeirantes, identificado as necessidades de aperfeiçoamento; e
- Avaliar os programas de treinamento para atendimento às pessoas com deficiência.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

Airports e Persons With Disabilities – **A Handbook for Airport Operators** – Airports Council International – 4 th Edition – 2003.

Cartilha: **Deficiência com eficiência dos direitos da pessoa portadora de deficiência** – Comissão dos Direitos da Pessoa com deficiência – OABSP – São Paulo – 2008

Brasil Acessível – **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana** - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - Ministério das Cidades – Dezembro de 2006 – 1ª Edição – Cadernos: 1 ao 6.

Declaração de Salamanca e linha de ação sobre necessidades educativas especiais. Brasília: CORDE, 1994.

Revista Nacional de Reabilitação – REAÇÃO – Ano XI – Março/Abril 2008

ABNT – NBR 9050-1985, NBR 9050-1994; de 30.06.04 - **Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004.

CONSTITUIÇÃO. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal; Centro Gráfico. 1988

FONSECA, Vitor da. **Educação Especial**. Porto Alegre: Artes Médicas, 1987. 127p.

Guia dos direitos das Pessoas com Deficiência – OAB SP – FIESP - 2ª edição, revisada e atualizada – junho 2007

HOUAISS, Antonio. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Ed. Objetiva LTda, 2001.

KIRK, Samuel A., GALLAGHER, James J. **Educação da criança excepcional**. São Paulo: Martins Fontes, 1987. 502 p.

MAGRI, Paulo Marcelo. **Se Dão Rodas, Por quê não Asas?** – Acessibilidade para Cedeira de rodas no Aeroporto Leite Lopes – URB -Ribeirão Preto – Dezembro de 2005.

MANTOAN, Maria Teresa Eglér. **Educação escolar de deficientes mentais: problemas para a pesquisa e o desenvolvimento**. Cadernos CEDES. Campinas – SP, nº 46, p. 93 -107, 1988 a.(A nova LDB e as necessidades educativas especiais).

MAZZILLI, Hugo Nigro. **A defesa dos interesses difusos em juízo**. 18ª Ed., Editora Saraiva, São Paulo, 2005.

MOREIRA, Ildeu de Castro. **A inclusão Social e a Popularização da Ciência e Tecnologia no Brasil: A Popularização da Ciência e Tecnologia como um Elemento de Inclusão Social**. Inclusão Social, Brasília, v.1, n.2,p.11 -16, abr/set.2006.

NERI, M. **Retratos da deficiência no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV/IBRE, CPS,2003.

OACI. **Normas e Recomendações Internacionais** – Facilitação – Anexo 09 à Convenção da Aviação Civil Internacional. 12 ed. Montreal: Organização de Aviação Civil Internacional, 2005.

PEREIRA, Olívia et al. **Educação Especial**: atuais desafios. Rio de Janeiro: Interamericana, 1980. Cap. 1, p.1-13: Princípios de Normalização e de Integração na educação dos excepcionais.

PEREIRA, Pedro Henrique Pena. **Avaliação da influência da Textura Superficial de Calçadas no Conforto Percebido por Usuários de Cadeira de Rodas** – Monografia – UnB – Dezembro 2007.

RODRIGUES, David Antônio. **Avaliação e planejamento da intervenção pedagógica em pessoas portadoras de necessidades educativas especiais**. Vitória: UFES, Centro Pedagógico, Laboratório de Aprendizagem, 1993. Vídeo cassete (120 min). Palestra proferida no II Fórum Capixaba de Estudos em Educação Especial, 29/07/93.

RODRIGUES, P.B e Silva, A. F. **Manual de Utilização de Cadeira de Rodas**. Secretariado Nacional para a Reabilitação das Pessoas com Deficiência, Lisboa, 2000.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão, Construindo uma Sociedade para Todos**. Rio de Janeiro: WVA, 1997.

\_\_\_\_\_. **Terminologia sobre deficiência na era da inclusão**. Revista Nacional de Reabilitação, São Paulo, ano 5, n. 24, jan./fev. 2002, p. 6-9.

SILVA, Adyr da, **Aeroportos e Desenvolvimento**, INCAER, 1990.

\_\_\_\_\_. **Aeroportos e Desenvolvimento**, INCAER, 1991.

SILVA, Otto Marques da. **A epopéia ignorada**: a pessoa deficiente na história do mundo de ontem e de hoje. São Paulo: CEDAS, 1987.

VIVARTA, Veet (org). **Médios de comunicación y discapacidad**: análisis periodístico desde la óptica de los derechos Del niño. Brasília: Save the Children Suécia, Agência de Notícias dos Direitos da Infância e Fundação Banco do Brasil, 2004, p. 160-165.

\_\_\_\_\_. Decreto Federal Lei n.ºs. 3298; 3956; 5.296 e 6215, de 02 de dezembro de 2004, regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

\_\_\_\_\_. Lei n.º 10.048, de 08 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência, idosos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo.

\_\_\_\_\_. Lei Federal n.º 10.098 – Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

\_\_\_\_\_. Resolução 009, de 05 de junho de 2007 – Agência Nacional da Aviação Civil – aprova a Norma Operacional da Aviação Civil, que dispõe sobre o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial.

[www.heathrowairport.com](http://www.heathrowairport.com) – Acesso em 05.05.08

[www.airportcity-frankfurt.com](http://www.airportcity-frankfurt.com) – Acesso em 05.05.08

[www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr) – Acesso em 05.05.08

[www.emirates.com](http://www.emirates.com) – Acesso em 05.05.08

<http://hygeia.fsp.usp.br/acessibilidade/acessibilidade> - Acesso em 03.01.08

[http://www.oit.org.br/news/nov/ler\\_nov.php?id=3187](http://www.oit.org.br/news/nov/ler_nov.php?id=3187) – Acesso em 03.01.08

<http://www.transporte-aereo.com> – Acesso em 23.03.08

[http://www.bayoubrasil.com/news\\_i\\_invent\\_cadeira\\_e\\_rodas.htm](http://www.bayoubrasil.com/news_i_invent_cadeira_e_rodas.htm) - Acesso em 23.03.08

[http://www.crea-pr.org.br/crea2/html/assessoria\\_comunicacao/acessibilidade/simbolos.htm](http://www.crea-pr.org.br/crea2/html/assessoria_comunicacao/acessibilidade/simbolos.htm).

Acesso em julho de 2008.